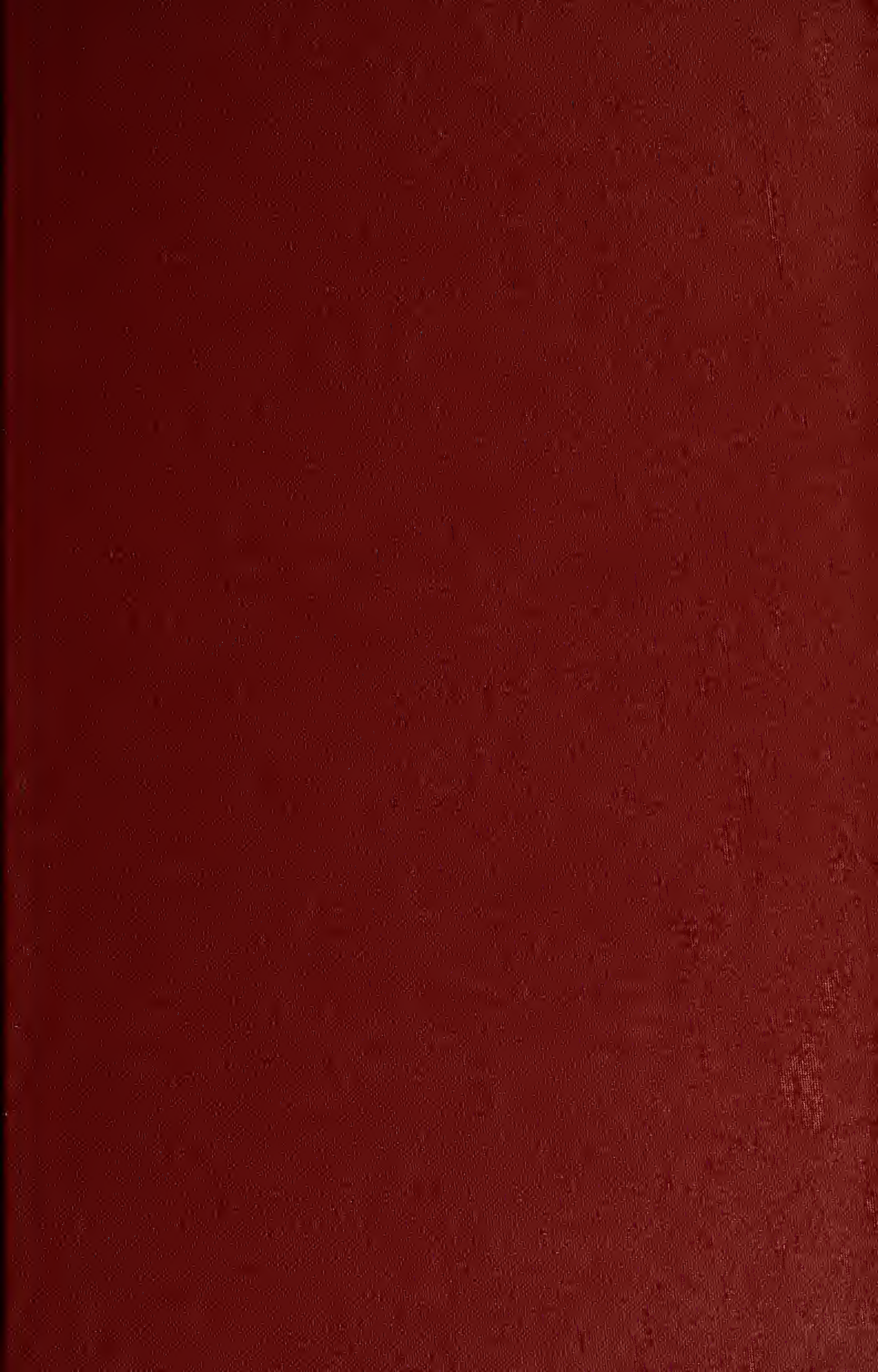








HAFEN UND STADT PHILADELPHIA

Bearbeitet von
FRANK H. TAYLOR
und
WILFRED H. SCHOFF
für den
XII INTERNATIONALEN SCHIFFAHRTSKONGRESS



HERAUSGEGEBEN VON DEM LOKALEN ORGANISATIONS-KOMITEE DES KONGRESSES

PHILADELPHIA
MAI 1912

Lokale Organisations-Kommission fuer den 12. Kongress

Permanente Internationale Association des Schiffahrts Kongresses

Zimmer 348-349-350-351 The Bourse
Philadelphia, Pa.

VORSTAND

Ehrenpräsident: HON. WILLIAM H. TAFT, Präsident der Vereinigten Staaten
Ehren-Vize-präsidenten: HON. JOHN K. TENER, Gouverneur von Pennsylvania; HON. RUDOLPH BLANKENBURG, Bürgermeister von Philadelphia
Präsident, J. HAMPTON MOORE
Vize-Präsident, WILLIAM T. TILDEN
Sekretär-Schatzmeister, GEORGE F. SPROULE

KOMITEES

Exekutivkomitee

J. S. W. HOLTON . . . . . . Vorsitzender

Patronatskomitee

HON. DIMNER BEEBER . . . Vorsitzender
PROF. EMORY R. JOHNSON, V.-Vorsitzender

Finanzkomitee

EDWARD T. STOTESBURY . . Vorsitzender
J. S. W. HOLTON . . . Vize-Vorsitzender

Versammlungsortskomitee

DR. WILLIAM P. WILSON . . Vorsitzender
WILLIAM H. HOLLAR . Vize-Vorsitzender

Komitee fuer die Unterbringung in Hotels

JAMES B. BONNER . . . . . Vorsitzender
SAMUEL L. KENT . . . Vize Vorsitzender

Publikationskomitee

WILFRED H. SCHOFF . . . Vorsitzender
E. W. DRINKER . . . . Vize-Vorsitzender

Komitee mit der Fuersorge fuer Damen betraut

THEODOR KOLISCHER . . Vorsitzender
JAMES M. DODGE . . Vize-Vorsitzender

Reisekomitee

GEORGE E. BARTOL . . . . Vorsitzender
WILLIAM O. HEMPSTEAD, V.-Vorsitzender

Presskomitee

N. B. KELLY . . . . Vorsitzender
CLINTON ROGERS WOODRUFF Vize-Vorsitzender

Empfangskomitee

FRANK D. LALANNE . . Vorsitzender
HORACE A. DOAN . . Vize-Vorsitzender

Vergnuegungskomitee

WILLIAM T. TILDEN . . . Vorsitzender
MURDOCH KENDRICK . Vize-Vorsitzender

Komitee fuer Lokalausfluege

JOSEPH F. HASSKARL . . Vorsitzender
H. F. STETZER . . . . Vize-Vorsitzender

Komitee fuer die Besichtigung der oeffentlichen Werke

OBERSTLEUTNANT J. C. SANFORD Vorsitzender
COLEMAN SELLERS, JR., Vize-Vorsitzender

Ausstellungskomitee

ALBA B. JOHNSON . . . . . Vorsitzender
EDGAR C. THOMAS . . Vize-Vorsitzender

EXEKUTIV-KOMITEE (Ehrenmitglieder)

HON. GEORGE D. PORTER, Director of the Department of Public Safety, City of Philadelphia
HON. MORRIS L. COOKE, Director of the Department of Public Works, City of Philadelphia
HON. HERMAN LOEB, Director of the Department of Supplies . . City of Philadelphia
HON. JOSEPH S. NEFF, Director of the Department of Public Health and Charities City of Philadelphia
HON. GEORGE W. NORRIS, Director of the Department of Wharves, Docks and Ferries City of Philadelphia
HON. HARRY C. RANSLEY, President of Select Council . . . . . . City of Philadelphia
HON. GEORGE MCCURDY, President of Common Council . . . . City of Philadelphia



Handel

Index



Officials of the City of Philadelphia

Mayor
Hon. Rudolph Blankenburg

Director of Public Safety	George D. Porter
Director of Public Works	Morris L. Cooke
Director, Department of Supplies	Herman Loeb
Director of Health and Charities	Joseph S. Neff, M.D.
Director, Department of Wharves, Docks and Ferries .	George W. Norris
President, Board of Education	Henry R. Edmunds
Superintendent of Public Schools	Dr. Martin G. Brumbaugh
City Controller	John M. Walton
Department of Law	Michael J. Ryan
Receiver of Taxes	Hugh Black
City Treasurer	Murrell Dobbins
Recorder of Deeds	Ernest L. Tustin
Board of Revision of Taxes	Simon Gratz J. Wesley Durham David N. Fell, Jr.
Register of Wills	David Martin
Sheriff	A. Lincoln Acker
District Attorney	Samuel P. Rotan
President, Select Council	Harry C. Ransley
President, Common Council	George McCurdy

Federal Offices and Officials

Located in Philadelphia Allied to Maritime Interests

U. S. Custom House
Collector, Chester W. Hill . . . . Chestnut Street, below Fifth Street

Revenue Cutter "Wissahickon"
Commander, Lieut. Robert E. Wright, U. S. R. C. S.

Shipping Commissioner
Augustin R. Smith . . . . 500 South Delaware Avenue

Lighthouse Service
Inspector, T. J. Rout . . . . Post Office Building

U. S. Appraisers Stores
Deputy Surveyor, Richard B. Williams . . . . 134 South Second Street

Immigration Service
Commissioner, John J. S. Rodgers . . . . 134 South Second Street

Bureau of Naturalization
Chief Examiner, Jerome C. Shear . . . . Post Office Building

Hydrographic Office
In Charge, Lieut. Levin J. Wallace, U. S. N. . . . . Bourse

U. S. Navy Yard
Commandant, Capt. A. W. Grant, U. S. N. . . . . League Island

Marine Hospital Service
Surgeon in Charge, W. G. Stimpson, M. D. . . . . 410 Chestnut Street

Marine Corps Department . . . . 1100 South Broad Street

Naval Home
Governor, Rear Admiral Albert Mertz, U. S. N. . . . . Gray's Ferry Avenue

Naval Hospital
Medical Director, R. C. Persons, M. D., U. S. N. . . . . Gray's Ferry Avenue

U. S. Engineers
In Charge, Major Herbert Deakyne, U. S. N. . . . . . Witherspoon Building

Local Inspectors of Steam Vessels . . . . Post Office Building

Navy Pay Office
Pay Inspector, Samuel McGowan, U. S. N. . . . . Post Office Building

U. S. Naval Recruiting Station
In Charge, Lieut. F. A. Todd, U. S. N. . . . . 1413 Filbert Street



Pennsylvania State Officials
Located in Philadelphia Allied to Maritime Interests

STATE QUARANTINE BOARD

President, Richard A. Cleeman; Secretary, Henry D. Heller, M. D.
204 Bullitt Building

BOARD OF COMMISSIONERS OF NAVIGATION

George W. Norris, J. W. S. Holton, Coleman Sellers, Jr.; For Chester, W. H. Sproul; For Bristol, H. H. H. Poole.
Secretary, George F. Sproule . . . . 348 Bourse

PENNSYLVANIA NAUTICAL SCHOOL

President, Richard B. Williams; Secretary, Frank S. Lawrence.
Directors (appointed by the Governor), Benjamin P. Obdyke, Lodge Cotton, Richard B. Williams.
Directors (appointed by the Mayor), James H. Gay, Dr. B. J. Rudderow, John H. Baizley. 16 North Delaware Avenue

Philadelphia City Offices and Officials
Allied to Maritime Interests

DEPARTMENT OF WHARVES, DOCKS AND FERRIES

Director, George W. Norris; Assistant Director, John Meigs . . . 553 Bourse

CITY ICE BOATS

Superintendent, James S. Jefferson . . . . 553 Bourse



Philadelphia als Stadt und Hafen

Die Geschichte des Delaware

DIE Geschichtsschreiber sind in bezug auf die Entdeckung, durch Europäer, des breiten und belebten Flusses, den wir als den Delaware kennen, uneinig. Jene, denen wir die grösste Glaubwürdigkeit zusprechen müssen, schreiben sie dem Lord Delaware zu, der wahrscheinlich im Jahre 1610, ein Jahr nach der Fahrt Hendrick Hudsons den North River hinauf, in die Mündung einfuhr. Alle sind sich darüber einig, dass ein gewisser Kapitän Cornelius Jacobson Mey im Jahre 1623 hier anlangte und an der Mündung des Timber Creek (Gloucester, N. J.) eine Befestigung erbaute, die er Nassau nannte. Später sind dann die Kolonisten, die sich hier angesiedelt hatten, von Indianern getötet worden. In Amsterdam wird noch immer ein altes Dokument aufbewahrt, das das Datum des 1. Juli 1630 trägt, und Samuel Godwin und Samuel Bloomaert mit der Bucht des Süd Flusses (Bay of the South River), jetzt Delaware Bucht, belehnt. Es herrschte damals ein scharfer Wettbewerb in der alten holländischen Stadt zwischen den Mitgliedern der West India Compagnie sich einen Anspruch auf ein Stück Küstenland hier zu sichern, und ein erneuter Versuch das Land zu kolonisieren wurde gemacht.

Das holländische Schiff "Walvis" segelte zeitig im Jahre 1633 den Strom hinauf. Es brachte eine Anzahl Kolonisten herüber, die sich in der Nähe des heutigen Lewes, Delaware, niederliessen. Im Jahr 1633 baute ein Teil derselben ein Fort und einen Handelsposten an dem Schuylkill ungefähr dort, wo jetzt Bartram Park liegt. Eine schwedische Expedition erschien ungefähr fünf Jahre später mit den Schiffen: Schlüssel von Colmar und Greif. Dieser Volksstamm, der berufen war, seinen Unternehmungsgeist so nachhaltig bemerkbar zu machen, liess sich andauernd am Christiana Creek nieder, und die vorspringenden Klippen, an denen sie landeten, und die jetzt in den Stadtbezirk Wilmington eingeschlossen sind, können als der Felsen



Gloria Dei. Die alte schwedische Kirche in Philadelphia.

von Plymouth der ersten Kolonisten am South River angesehen werden.

Im Jahre 1643 kam ein schwedischer Gouverneur, Leutnant John Prinz, von zwei Kriegsschiffen begleitet, herüber, und schlug in Tenecong (jetzt: Tinicum), sein Hauptquartier auf. Hierdurch errichtete er die erste organisierte Regierung in den Landstrichen, die jetzt vom Staat Pennsylvania umfasst werden. Kurz nachdem die Insel Manhattan von den Holländern an die Engländer übergeben worden war, erschien eine englische Flotte am South River und nahm die schwedischen Besitzungen in Christiana. Dadurch erhielt die britische Regierung das Übergewicht und zwang im Jahr 1674 die holländische Regierung, zur Abtretung aller ihrer amerikanischen Besitzungen.

Als sieben Jahre später William Penn erschien, um seine Besitzungen in Augenschein zu nehmen, fand er, dass die Ufer des Flusses zum Teil schon besiedelt waren, und dass die verschiedenen Volksstämme in Eintracht und Freundschaft mit einander lebten. Damals schrieb er die bekannten Worte: "Das Land hat den Vorteil, den viele Gewässer, oder besser Flüsse bieten, die in den Haupstrom oder die Meeresbucht fliessen; einige von ihnen sind für grosse Schiffe fahrbar, andere nur für kleinere Fahrzeuge. Die bedeutendsten sind



Typus von William Penn's Schiff "Welcome." (Nach einem alten Stich.)



Philadelphia in Jahre 1827.

Christiana, Brandywine, Skilpot und Schuylkill, die alle genügend Raum bieten, um die ganze königlich englische Flotte unterzubringen, da sich überall eine Wassertiefe von vier bis acht Faden vorfindet."

Nachdem William Penn sich zwei Jahre lang der Wohlfahrt seiner Kolonisten gewidmet hatte, und die Pläne für seine "grüne Landstadt" fertiggestellt waren, kehrte er nach England zurück, wo seiner viele Unannehmlichkeiten harrten. Er kam im Jahre 1699 wieder nach Amerika und fand hier, dass sein Philadelphia zu einer Stadt von 4,500 Einwohnern angewachsen war, und dass Häuser, Läden, Kais, Kirchen und Schulen die Ufer des Flusses schmückten. Im Ganzen hat William Penn nicht länger als vier Jahre in seiner Kolonie gelebt, aber er hinterliess ihr als Vermächtnis das Beispiel, das er ihr in Wohlwollen, gerechten Handlungen und weiser Leitung gegeben hatte. Jahrhunderte haben nicht vermocht diese Grundlagen Philadelphias zu erschüttern, und noch heutigen Tages ist die Grosstadt stolz auf den Titel, der sie als das Gemeinwesen der "brüderlichen Liebe" bezeichnet.

Clement A. Griscom schrieb vor einigen Jahren: "William Penn folgte dem altüblichen Herkommen, als er jenes Stück Land zum Auslegen seiner Stadt wählte, das an dem Beginn der Schiffbarkeit für Seefahrzeuge lag; dass er aber den Fluss auf eine so grosse Strecke hin fahrbar fand, ist in vieler Beziehung ein Unglück für Philadelphia. Obwohl ziemlich alle grossen Städte der Welt an dem Punkt liegen, wo der betreffende Strom für Seefahrzeuge schiffbar wird, so sind sie doch nur eine verhältnismässig kleine Strecke von seiner Mündung entfernt.



Das Haus William Penn's im Fairmount Park.



Dampfer Haverford bei der Ausfahrt.

Die strategische Lage Philadelphias

Philadelphia ist 103 engl. Meilen von der Mündung des Delaware entfernt, aber dieser grosse Nachteil wird fast gänzlich dadurch aufgehoben, dass sich die Stadt in der Nähe der grossen Eisen-, Kohlen- und Öl-Lager des Staates befindet. Dies macht Philadelphia zu dem natürlichen Punkt für grosse und stetig wachsende Fabriken und Ausfuhrgeschäfte. Unabhängig aber von dieser Kontrolle der natürlichen mineralischen Hilfsquellen des Landes, entwickelte sich die Schiffahrt mit dem Wachstum des Gemeinwesens. Zur Zeit der Revolution war Philadelphia sowohl der geschäftliche wie auch der patriotische Mittelpunkt der Nation. Die Ausfuhr der Stadt betrug im Jahre 1796 $17,000,000 und zehn Jahre später $31,000,000. Die Folgen des Krieges von 1812 waren so schreckliche, dass sie sich ein ganzes Menschenalter lang bemerkbar machten. Export wie auch Import gingen in der Zeit des Bürgerkrieges merklich zurück, aber in den Jahren von 1861 bis 1910 sind sie, mit vielen Schwankungen, von $18,282,000 auf $145,803,286 gestiegen. Der Einfuhr- und Ausfuhrhandel im Jahre 1911 betrug $151,477,079, eine Zahl, die alle jene früherer Jahre in bezug auf Export, dem die Zunahme zuzuschreiben ist, in den Schatten stellt. Die grössten Einfuhrartikel sind Zucker und Ziegenfelle. Petroleum, Kohle, Baumwolle, Cere-



Ueberfuehrung von Frachtwaggons auf dem Delaware.



Ein Kuestenschoner.

alien, Vieh und Fabrikwaren sind die Hauptexport Artikel. Seit 1903 ist die Zuckereinfuhr im Vergleiche zu der New Yorks etwas gestiegen, andererseits aber hat Philadelphia von der Petroleum Verschiffung ungefähr ein Drittel verloren. Der gemachte Fortschritt ist in erster Linie den ständigen Verbesserungen zuzuschreiben, die zur Erleichterung aller Verschiffungsmöglichkeiten getroffen werden und der fortgesetzten Vertiefung, die der Schiffahrtskanal zur See erfährt. In einer stark besuchten Versammlung des Seevereins von New York (Maritime Association of New York), die am 17. Januar dieses Jahres stattfand, und in der die örtlichen Verladungsprobleme besprochen wurden, bemerkte der Dock Kommissär Tompkins, welchen Eindruck auf ihn, nach einer persönlichen Inspektion der vollendeten und vorgesehenen Güterabfertigungsanlagen in Philadelphia, die Vorbereitungen der letzteren Stadt, die sie ebenso wie Boston und Baltimore unternimmt, gemacht haben, um die Abwicklung eines gesteigerten Verkehrs glatt vornehmen zu können. Er sagte auch: "New York ist wohl einer der besten Häfen zum Einlaufen, aber einer der teuersten für die Verschiffung der Güter." Diese bezeichnende Bemerkung sieht die Verdrängung New Yorks aus einem bedeutenden Teil der Einfuhr voraus, die natürlich den Hafen aufsucht, der ihr neben genügender Wassertiefe bequeme und billige Umladeplätze bietet. Trotz aller sich häufender Schwierigkeiten stieg aber New Yorks vereinter Import- und Exporthandel im Jahre 1911 um $71,000,000 und beträgt zur Zeit zehnmal



Durch den Chesapeake und Delaware Kanal. Schleppen von Barken, die mit Geleisen beladen sind.

so viel wie der Philadelphias. Von den 869 Schiffen, die mit Ladung für fremde Länder diesen Hafen verliessen, segelten mehr als neunzig Prozent unter fremder Flagge. Im Jahre 1910 verliessen 4,418 Schiffe für den Küstenhandel den hiesigen Hafen, denen ungefähr eine gleiche Anzahl einlaufender Schiffe gegenübersteht. Mehr als fünfzig Prozent von diesen waren seetüchtige Barken. Der Rückgang der Segelschiffe im Küstenhandel kann deutlich daran vor Augen geführt werden, dass nur 524 Segel-Schiffe, Barken und Schoner, im Jahre 1910 diesen Platz verlassen haben, und dass alle mit Ausnahme von zwanzig der letzteren Klasse angehört haben. In demselben Jahr stieg die Zahl der Küstendampfer, die ausliefen, auf 1,571, was einen neuen Höhepunkt darstellt.

Das alte Kanal System

Der Delaware und der Hudson sind schon seit langer Zeit durch Kanäle verbunden. Einer von diesen, der Delaware und Hudson, erstreckt sich von Honesdale, Pa., nach Rondout Kill, eine Entfernung von 108 engl. Meilen. Der Morris Kanal von Phillipsburg, gegenüber der Mündung des Lehigh, durchschneidet New Jersey bis zu Jersey



Schleppen von Kohlenbarken fuer Neu England. Ungefaehr 5,000,000 Tonnen werden jaehrlich in Philadelphia fuer Lieferung an der Kueste entlang verschifft.



Der Delaware Durchbruch.
Eine Sehenswuerdigkeit am malerischem Oberlauf des Delaware.

City, eine Entfernung von 102 engl. Meilen, und der Delaware und Raritan Kanal, der sich an dem Raritan von Bordentown, N. J., nach New Brunswick, N. J., hinzieht; seine Länge beträgt 44 engl. Meilen. Vom Unterlauf des Delaware bei Port Penn trennt der Delaware und Chesapeake Kanal eine Halbinsel vom Festlande. Dieser 10 Fuss tiefe Kanal ist 14 engl. Meilen lang und verbindet den Delaware mit der Chesapeake Bucht. Dieses jetzt gänzlich veraltete Verbindungsglied wurde im Jahre 1820 eröffnet. Nach langjährigen, ausgedehnten Besprechungen werden endlich neue Pläne vorbereitet, die einen neuen Kanal als einen Teil eines allen Anforderungen gerecht werdenden Wasserstrassen Systems vorsehen. Diese Pläne schliessen auch einen neuen Kanal entsprechend einer neuen Landesaufnahme quer durch New Jersey nach der Bucht von New York ein.

Die Geschichte der Inland Kanäle im Staate Pennsylvania bildet ein wichtiges Kapitel in den Blättern des Gemeinwesens. Bis zur Eröffnung der zwischen 1820 und 1830 erbauten Wasserstrassen, war die Entdeckung von Steinkohle im Gebiet des Lehigh von keiner kommerziellen Bedeutung. Erst als diese fertiggestellt waren, begann Philadelphias Triumphzug als ein Industrie-Zentrum.

Sechzehn Jahre ehe die erste Chaussee in den Vereinigten Staaten



Ein Besucher aus England, mit spanischen Eisenerzen beladen.

zwischen Philadelphia und Lancaster, Pa., vollendet war, und einundvierzig Jahre ehe die erste Staatseisenbahn zwischen Philadelphia und Columbia, Pa., dem Verkehr übergeben war, richtete Robert Fulton ein Schreiben an President Washington, in dem er auf die allseitigen Vorteile eines Kanal-Systems so wohl für Waren wie auch für Passagiere hinwies. Pennsylvania förderte diese Verkehrsart zwischen der Küste und dem Inneren des Landes so eifrig, dass noch immer einige der alten Freibriefe bestehen, und dass die Ruinen solider Schleussen noch in manchem malerischen Tale gesehen werden können. Bis zum Jahre 1892 wurden Kanäle in der Länge von 1085 engl. Meilen innerhalb der Staatsgrenzen befahren.

Im Jahre 1840 als die Bevölkerung Philadelphias schon mehr als eine viertel Millionen zählte, war noch immer das Kanalboot ein wichtiges Verkehrsmittel. In späteren Zeiten kauften die Eisenbahnen einen grossen Teil der Kanäle und gaben sie auf, aber einige wenige bestehen noch immer.

Die Vollendung des Erie Kanals im Jahre 1825 machte sich im Hafen Philadelphias schmerzlich bemerkbar. Dieser Kanal verschaffte New York eine billige Frachtstrasse zu den grossen Seen. Der Staat New York hat diese Wasserstrasse beständig unterhalten.

Auf der anderen Seite wird dieses grossartige Unternehmen eine standige Konkurrenz für den St. Lawrence und alle sonstigen modernen Kanale bilden, wie sie Kanada in der Zukunft wielleicht baüen wird.



Der nationale Nothafen.

Vom Meer zur Stadt

Der Reisende, der sich vom Meer her der breiten Einfahrt in die Delaware Bucht nähert, gewahrt zuerst das North East End und das Five Fathom Bank Leuchtschiff, die 18 engl. Meilen östlich und südöstlich von Cape May Point liegen. Nach dem sie passiert sind, steigt die entfernte Küste langsam am Horizont auf. Die Einfahrt in die Bucht selbst ist 12 engl. Meilen breit. Der Leuchtturm bei Kap May Point ist 159 Fuss hoch. Er steht schon seit 1823. Auf einem stattlichen Sandhügel erhebt sich das gegenüberliegende Leuchtfeuer bei Kap Henlopen, das auch erster Ordnung ist, und sich auf einem Turm 128 Fuss über dem Meeresspiegel befindet. Nördlich von Kap Henlopen liegt der alte Wellenbrecher, der durch zwei Lichter bezeichnet wird, und der nationale Nothafen (National Harbor of Refuge). Die Nachrichtenstation des Seeamtes befindet sich auch auf dem Wellenbrecher. Der Lotse richtet seinen Kurs, wenn er Bucht und Fluss hinauffährt, nach 48 Lichtern von verschiedener Stärke. Acht Trompeten und Glocken warnen ihn im Nebel. Die grösste Breite der Delaware Bucht beträgt fünfundzwanzig engl. Meilen. Die Bucht verengt sich auf vier Meilen bei Bombay Hook und ist durchschnittlich eine Meile bis Philadelphia breit. In den offenen Strecken der Bucht liegen: Brandywine Shoal Licht, Fourteen Foot Bank Licht und Cross Ledge Licht, Mispillion Creek Licht, Mahon River Licht und die Duck Creek Lichter, sie sind auf der Küste Delawares. Maurice River Licht, Egg Island Point Licht und Cohansey Licht sind auf der New Jersey Seite, der östlichen der Bucht und des Flusses. Neben diesen gibt es noch eine grosse Anzahl Richtungsfeuer.

Auf Reedy Island liegt die obere Quarantäne Station und wenige Meilen stromaufwärts ist auf einer Insel von einer ungefähren Grösse von 125 Acker Fort Delaware errichtet worden, und beherrscht durch seine Lage in der Mitte des Stromes das ganze Flussbett. Im Jahre 1850 ist es vollendet worden. Es ist ein unregelmässiges Vieleck mit drei Batteriestockwerken und Bastionen an den Ecken. Früher war es mit ungefähr 100 glatten 12 zölligen Kanonen und einer Anzahl gusseiser-



Leuchtturm am nationalen Nothafen.

ner glatter Geschütze ausgerüstet. In den letzten Jahren ist es aber mit einer vollkommenen, modernen Panzerausrüstung versehen worden, die durch weit tragende Strandbatterieen in Finn's Point, N. J., ergänzt wird. Während des Bürgerkrieges diente das Fort als Gefangenenplatz für viele tausende konföderierte Soldaten. Eine kurze Strecke weiter stromaufwärts befinden sich an den Ufern die histo-



Die Boerse. Die Geschaeftsstellen des Seehandelsamtes und anderer Handelsvereine befinden sich hier.

rischen Stellen der ersten schwedischen, holländischen und englischen Ansiedelungen, die um die altmodische und malerische Stadt New Castel sich gruppieren. Dann erscheint die geschäftige Industriestadt Wilmington, Delaware, deren Strassen sich bis auf die mit vielen schönen Häusern geschmückten Höhenrücken hinziehen.

Bei Markus Hook befindet sich die Pennsylvania Staats Quarantäne Station, der obere Verschluss des Hafens, und stromaufwärts Chester, Pa. Die Gegend, in der das alte Tinicum liegt, wo die erste organisierte Regierung im Namen Schwedens von John Prinz eingeführt wurde, ist jetzt das Hauptquartier vieler Segelvereine, und hier steht auch das seltsame Gebäude "Lazaretto," die erste Quarantäne Station, die an dem Strom errichtet worden ist. Es wird jetzt zu Vereinszwecken gebraucht.

Unterhalb des Einflusses des Schuylkill in den Delaware liegt ein anderes altes Denkmal, das alte Fort Mifflin, das in der Revolution berühmt geworden ist. Gegenüber, am anderen Ufer in New Jersey, bei Red Banks bezeichnet eine hohe Säule den Platz einer Schlacht im Revolutionskriege. Gerade vor dem einfahrenden Schiff liegt die Vereinigte Staaten Werft und dahinter dehnt sich, einhundert englische Meilen vom Meer entfernt, die Stadt Philadelphia aus, die bestimmt ist auch im Handel jene Grösse zu erreichen, die sie im Reiche der Fabrikation schon lange inne hat.



Die transatlantischen Anlegeplaetze der International Navigation Co. und der Pennsylvania Eisenbahen.



Die Anlegeplaetze der Clyde Line fuer den Kuestenverkehr.

Die Kommissäre für Schiffahrt auf dem Delaware und seinen schiffbaren Nebenflüssen

Die Kommission wurde durch ein Gesetz des Repräsentantenhauses, das am 8. Juli 1907 bestätigt wurde, geschaffen, und besteht aus fünf Mitgliedern. Am 28. Oktober 1907 trat sie ihre Tätigkeit an. Der Vorsitzende ist der Direktor der Abteilung für Kais, Anlegeplätze und Fähren der Stadt Philadelphia. Zwei Mitglieder werden vom Bürgermeister der Stadt Philadelphia ernannt, und zwar wählt er sie aus solchen Handelsausschüssen aus, die der Stadtrat vorschlägt; ein Mitglied wird vom Rat der Stadt Chester erwählt, und ein anderes Mitglied von dem Vorsteher und dem Gemeinderat des Fleckens Bristol. Ihre Hauptgeschäftsstelle ist das Büro des Direktors der Abteilung für Kais, Anlegeplätze und Fähren der Stadt Philadelphia. Sie werden auf vier Jahre ernannt und können nach Ablauf dieser Zeit wiederernannt werden. Sie erhalten keinen Gehalt, doch werden ihnen die notwendigen Ausgaben zurückerstattet.

Sie haben die Vollmacht Bestimmungen für Regelung, das Anlegen und Ankern von Schiffen, Dampfern und Booten u. s. w. im De-



Schoner bei der Einnahme von Kohlen in Port Richmond.



Getreide-Speicher, Port Richmond.

laware und in seinen schiffbaren Nebenflüssen zu treffen, ebenso wie für die Schiffe an den Kais, Dämmen oder Schotten, oder in den Docks, Hellingen oder Basins, die sich in die betreffenden Flüsse erstrecken oder an ihnen liegen.

Sie haben auch die Macht, nach öffentlicher Sitzung, Erlaubnisscheine für die Erbauung, Veränderung oder Verbesserung irgend eines Kais oder Hafens am Delaware oder seinen schiffbaren Nebenflüssen innerhalb der Staatsgrenzen Pennsylvanias, ausserhalb der Stadt Philadelphia, zu erteilen oder zu verweigern.

Sie haben das Recht, auf die Benachrichtigung hin, dass irgend ein Kanalboot, Barke oder anderes Schiff in dem Schiffskanal des Delaware oder in seinen schiffbaren Nebenflüssen, oder an irgend einem Dock derselben, gesunken ist, den Eigentümer, Schiffer oder Agenten zu benachrichtigen, dass er das Verkehrshindernis innerhalb zehn Tage, vom Tage der Benachrichtigung an gerechnet, heben und beseitigen solle, widrigenfalls ihn eine Strafe von $100 trifft. Falls dies in der festgesetzten Zeit nicht geschehen sollte, wird die Kommission das betreffende Hindernis beseitigen und es an den höchsten Bieter verkaufen.

Sie haben auch das Recht, sachverständigen Personen die Erlaubnis eine Lotsenstelle für den Fluss und die Bucht Delaware einzunehmen, zu erteilen, und Bestimmungen für das Verhalten besagter



Der staedtische Pier. Chestnut Strasse.



Eine Faehre der Pennsylvania Eisenbahn.

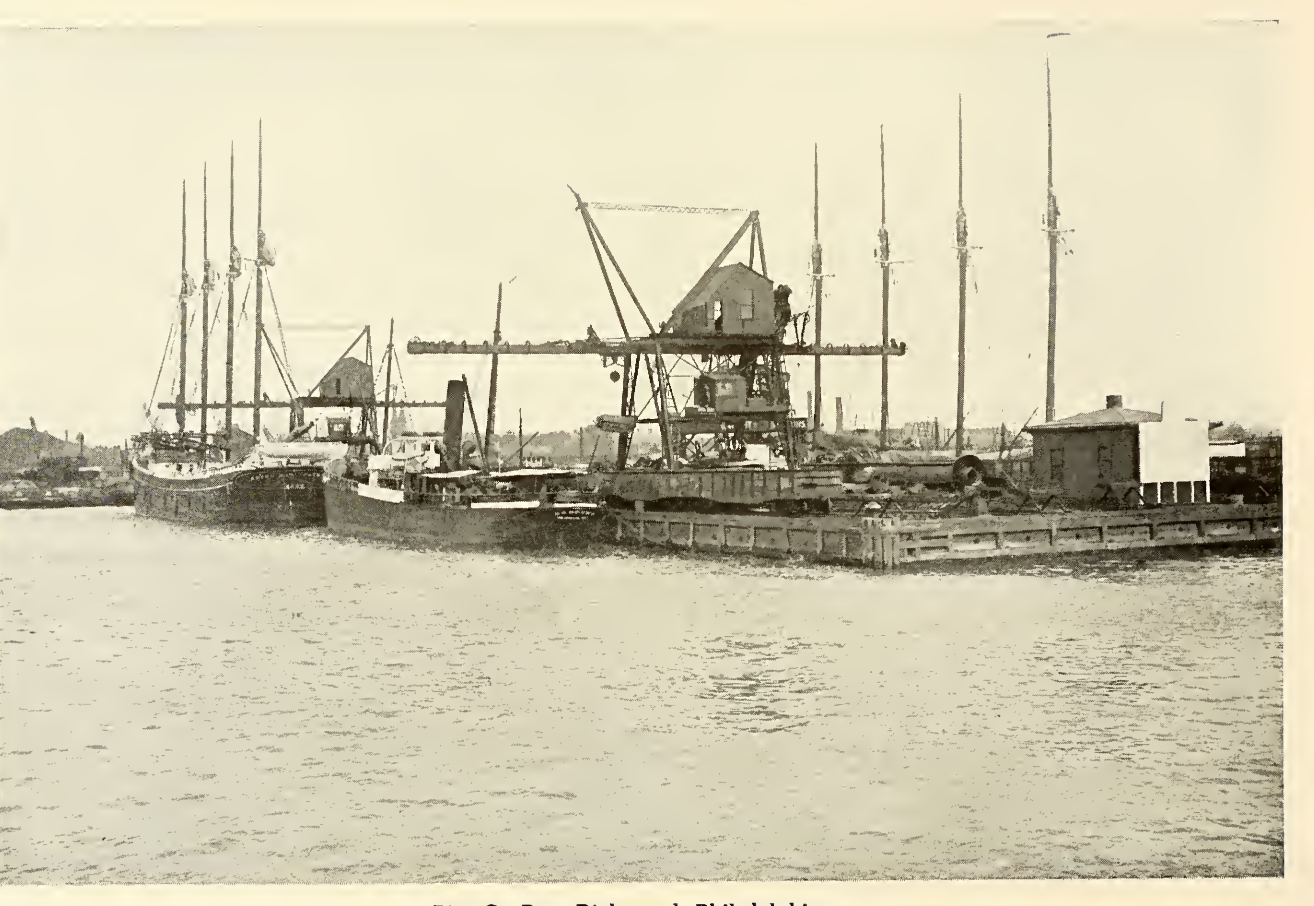
Lotsen, so lange wie sie im Dienst sind, zu treffen, und alle Streitigkeiten, die zwischen Kapitänen, Eigentümern oder Empfängern der Schiffe oder Dampfer und den Lotsen entstehen mögen, zu entscheiden.

Abteilung für Kais, Angleplätze und Fähren

Diese Abteilung wurde durch ein am 8. Juni 1907 bestätigtes Gesetz des Repräsentantenhauses des Staates Pennsylvania geschaffen. Sie wird von einem Direktor, der vom Bürgermeister Philadelphias ernannt wird, geleitet. Dieser bekleidet die Stelle vier Jahre lang, kann aber nach Ablauf der Frist wiederernannt werden.

Diese Abteilung trat am 10. Juli 1907 durch die Ernennung des Direktors ins Leben, da sich der Stadtrat aber über den Sommer vertagt hatte, konnte sie nicht vor dem ersten November desselben Jahres vollkommen zusammengestellt werden.

Der Direktor hat das Recht, Vermessungen und Tiefenmessungen vornehmen, wie auch Pläne danach herstellen und die nötigen Angaben aufheben zu lassen; so wie auch Bestimmungen zu treffen in



Pier G., Port Richmond, Philadelphia.



Transatlantischer Dampfer in Port Richmond anlegend.

bezug auf die Errichtung und Ausdehnung von Schotten und Dämmen, und auf die Entfernung zwischen den Dämmen,—im Einklang mit den Verordnungen der Regierung der Vereinigten Staaten,—und auch Bestimmungen und Vorschriften anzuordnen und öffentlich bekannt zu machen, die sich auf die Erbauung, Erweiterung und Veränderung u.s.w. von Kais, Anlegeplätzen und Schotten u.s.w. beziehen.

Der Direktor hat das Recht, nachdem vom Stadtrat die nötigen Mittel bewilligt worden sind, öde Landstriche, oder solche, die teilweise öde sind, Kais, Anlegeplätze und Schotten durch Ankauf zu erwerben, und darauf solche Gebäude oder Bauten zu errichten, wie für die richtige und bequeme Abwickelung des Handels im Hafen nötig sein mögen.

Der Direktor hat die Vollmacht, nachdem vom Stadtrat die nötigen Mittel bewilligt worden sind, solche Schaluppen, Boote, Eisbrecher und Baggerboote, wie sie die Aufgaben der Abteilung erheischen, zu kaufen, in Stand zu halten und zu gebrauchen.

Der Direktor hat die Macht, nach öffentlicher Sitzung, die Erlaubnis zur Errichtung öffentlicher Kais, Anlegeplätze oder Schotten, sowie zum Erbauen, Erweitern oder Verändern von Kais, Anlegeplätzen oder Schotten, oder sonstiger Flussverbesserungen, zu erteilen oder zu verweigern; und wenn er es als vorteilhaft erachtet hat, be-



Holzverladeplatz am Schuylkill.



Chestnut Strassen-Bruecke.

sagte Erlaubnis den Eignern der Uferrechte, innerhalb der Grenzen der Stadt Philadelphia, zu erteilen, und wenn bei der Erwerbung des entsprechenden Landes, das für den bequemen Gebrauch dazu nötig ist, es notwendig werden sollte, Ländereien, Pachtverträge, Räumlichkeiten oder sonstige Grundrechte zu erwerben, die an solche Kais, Anlegeplätze oder Schotten angrenzen; und wenn eine Einigung zwischen besagtem Direktor und den Eigentümern in bezug auf den Preis nicht erzielt werden kann, kann er, nachdem die Stadt eine entsprechende Verordnung erlassen hat, die ihn zum Betreten und zum Gebrauch besagten Landes bevollmächtigt, dieses Land, das an solch einen zu errichtenden Kai, Anlegeplatz oder Schotte angrenzt, betreten und zum Gebrauch heranziehen.

Der Direktor hat das Recht, nach öffentlicher Ausschreibung, für einen Zeitraum, der zehn Jahre nicht überschreiten darf, unter solchen Verträgen und Bedingungen, wie er sie vorschreiben kann, Lagerräume, Kais, Anlegeplätze und Schotten zu mieten.

Gesammtbild, der von der Abteilung für Kais, Docks und Fähren vom 10. Juli 1907 bis einschliesslich zum 31. Dezember 1911 geleisteten Arbeit

Während dieser Zeit hat die Stadt 1,676,367 Kubikyard Stoffe aus dem Delaware und Schuylkill Kanal und von den städtischen und



Schoner in Port Richmond Kohlen einnehmend.

privaten Docks, wo die Abflussröhren des Kanalisations-Systems in die Flüsse münden, entfernt.

Für Ausbesserung der städtischen Kais, Schotten und Erholungspiers hat die Stadt $130,378.70 ausgegeben.

Ausbesserungen im Betrage von $10,038.44 werden zur Zeit vorgenommen.

Für Ländereien angrenzend an die neuen Vine und Dock Strassenanlegeplätze am Delaware, und für ein Stück Land von ungefähr 407 Ackern am Schuylkill sind $511,280.20 ausgegeben worden.

Die Kosten des neuen Vine Strasse-Anlegeplatzes, der Beton Schotte an South Strasse, jener an Vine und Callowhill Strasse, und der vorbereitenden Arbeiten betragen $798,130.02.

Kontrakte sind abgeschlossen worden, und die Arbeit an folgendem hat begonnen: die Erbauung eines Anlegeplatzes und einer Schotte am Fuss der Dock Strasse, am Delaware, Kosten $279,500.00; die Erbauung je einer Schotte an der östlichen Seite der Delaware Ave., zwischen Christian und South Strasse und von Fairmount Ave. nach Callowhill Strasse, Kosten $250,000.00.

Am 31. Dezember 1911 standen der Abteilung $224,849.31 für Ausbesserungen und sonstige Verbesserungen zur Verfügung.

Die Abteilung erwarb durch Kauf in den Jahren 1910 bis 1911 eine Baggerausrüstung bestehend aus; einer 18 zölligen hydrau-



Zugbruecke ueber den Schuylkill an der Passyunk Avenue.



Hafenschlepper auf dem Delaware.

lischen Baggermaschiene, einer Kombination 5 Zoll Eimer Maschiene, einem 65 Fuss Schleppdampfer, einem 81 Fuss Schleppdampfer, vier Prahmen mit je 500 Kubikyard Entladeraum, drei Prahmen mit je 250 Kubikyard Entladeraum, einer verdeckten Prahme, einer Deck- und Ladebaum-Prahme, 15 Pontons, im ganzen für $249,708.00.

Die Regierungsquarantäne

Die Stationen der Regierungsquarantäne befinden sich für den Delaware und seine Bucht bei Lewes, Delaware (Delaware Breakwater Quarantine), und auf der Reedy Insel. Die letztere Station unterhält auch ein Isolationshaus.

Im Jahre 1910 wurden 37 Dampfer und 16 Segelschiffe an der unteren Station bei Lewes inspiziert, während 1,147 Dampfer und 95 Segelschiffe an der Reedy Insel untersucht wurden. Eine besonders genaue Inspektion findet für Passagiere und Besatzungen der Schiffe statt, die von Häfen kommen, in denen das gelbe Fieber oder die Pest herrscht. Während des Jahres wurden 77,492 Personen, Passagiere und Besatzungen, untersucht.

Die Geschäftsstelle des Oberarztes der Vereinigten Staaten im Dienste für das öffentliche Wohl und des Marine Hospitals befindet sich 410 Chestnut Strasse, neben dem Zollhaus.



Der Dampfer der Staatsquarantaene, Governor Pennypacker.

Die Quarantäne Station des Staates

Die Quarantäne Station des Staates Pennsylvania, die früher in Essington lag, befindet sich jetzt an der Grenze zwischen Pennsylvania und Delaware, die den Strom bei Marcus Hook berührt. Mit Ausnahme einer kurzen Zeit, nach der Einrichtung der Regierungsquarantäne Station auf dem Delaware, ist diese Station über ein Jahrhundert von dem Staat unterhalten worden. Sie ist in der Tat die älteste Station in den Vereinigten Staaten. Mit ihren modernen Verbesserungen für die Fürsorge für kranke Personen oder solche, die sich unter Überwachung befinden, ist die geleistete Arbeit jetzt wichtiger als je zuvor, aber sie entspricht noch immer nicht der Wichtigkeit des Hafens und den Wünschen des energischen Quarantäne Oberarztes, Dr. Henry D. Heller. Dieser Beamte hat nur zwei Assistenz-Ärzte und weniger als ein Dutzend anderer Angestellte zu seiner Unterstützung. Von dem gefälligen und gut gehaltenen Rasen, der die verschiedenen Gebäude umgibt, erstreckt sich ein Anlegeplatz in das tiefere Wasser, an dem das Landungsboot "Samuel W. Pennypacker" anlegen kann. Die Aufnahmefähigkeit der Quarantäne Räume beträgt nicht mehr als 500 Personen.

Im Jahre 1911 wurden 1,617 Schiffe inspiziert und passiert; drei wurden zur Beobachtung zurückgehalten und neun wurden vor der



Die Station der Staatsquarantaene bei Marcus Hook, Pa. Ein Oeldampfer aus Texas am Pier.

Weiterfahrt desinfiziert. 114,473 Personen wurden untersucht und als gesund befunden. Ausserdem wurden noch 144 medizinische und 93 chirurgische Fälle untersucht und behandelt.

Alle Angelegenheiten der Staatsquarantäne werden von einem Rat von sieben Mitgliedern verwaltet, in dem der Quarantäne Oberarzt den Vorsitz führt. Die Geschäftsstellen befinden sich in dem Bullitt Gebäude, Philadelphia.

Die Lotsen des Delaware

Durch ein Gesetz des Repräsentantenhauses, das am 4. Oktober 1788 rechtskräftig wurde, ist der Lotsendienst auf dem Delaware eingerichtet worden.

Die gegenwärtige Lotsenvereinigung (Pilot's Association),



Das Lotsenboot Philadelphia.

wurde im Dezember des Jahres 1896 von allen Lotsen geschlossen. Seit der Gründung der Vereinigung steht der Lotsendienst auf dem Delaware hinter keinem in der Welt zurück.

In der Vereinigung sind 78 Lotsen. Sie werden von dem Schifffahrtskommissär von Pennsylvania und dem Lotsenkommissär des Delaware überwacht. Sie bedienen sich zweier Boote, von denen eines ein Dampfboot—148 Fuss lang, 26 Fuss breit, 15 Fuss tief, 359 Tonnen Wasserverdrängung—ist, das andere ist ein Segelschiff des älteren Typus, 90 Fuss lang, das als Begleitschiff des Dampfers dient.

Der Dampfer liegt an dem Overfalls Leuchtschiff, seewärts von Kap Henlopen, und bringt die Lotsen an Bord aller einfahrenden und nimmt sie von Bord aller ausfahrenden Schiffe. Dieser Platz wird zugleich auch als Nachrichtenstation für den Hafen Philadelphias gebraucht. Die Morse Zeichen werden in der Nacht verwendet, um alle ein—und ausfahrenden Schiffe zu melden. Während des Tages wird ein geschriebener Report an das Seehandelsamt gesandt. Das Lotsen-



Ein Boot der Standard Oil Flotte, das Oel zu den asiatischen Haefen bringt und mit Zucker aus Hawai zurueckehrt. Vollkommene Stahl Takelage. Laenge 332 Fuss. Tonnengehalt: 2,987.

boot hat auch bei verschiedenen Gelegenheiten Leben und Eigentum gerettet.

Die Geschäftsstelle der Lotsenvereinigung befindet sich 319 Walnut Strasse, Philadelphia.

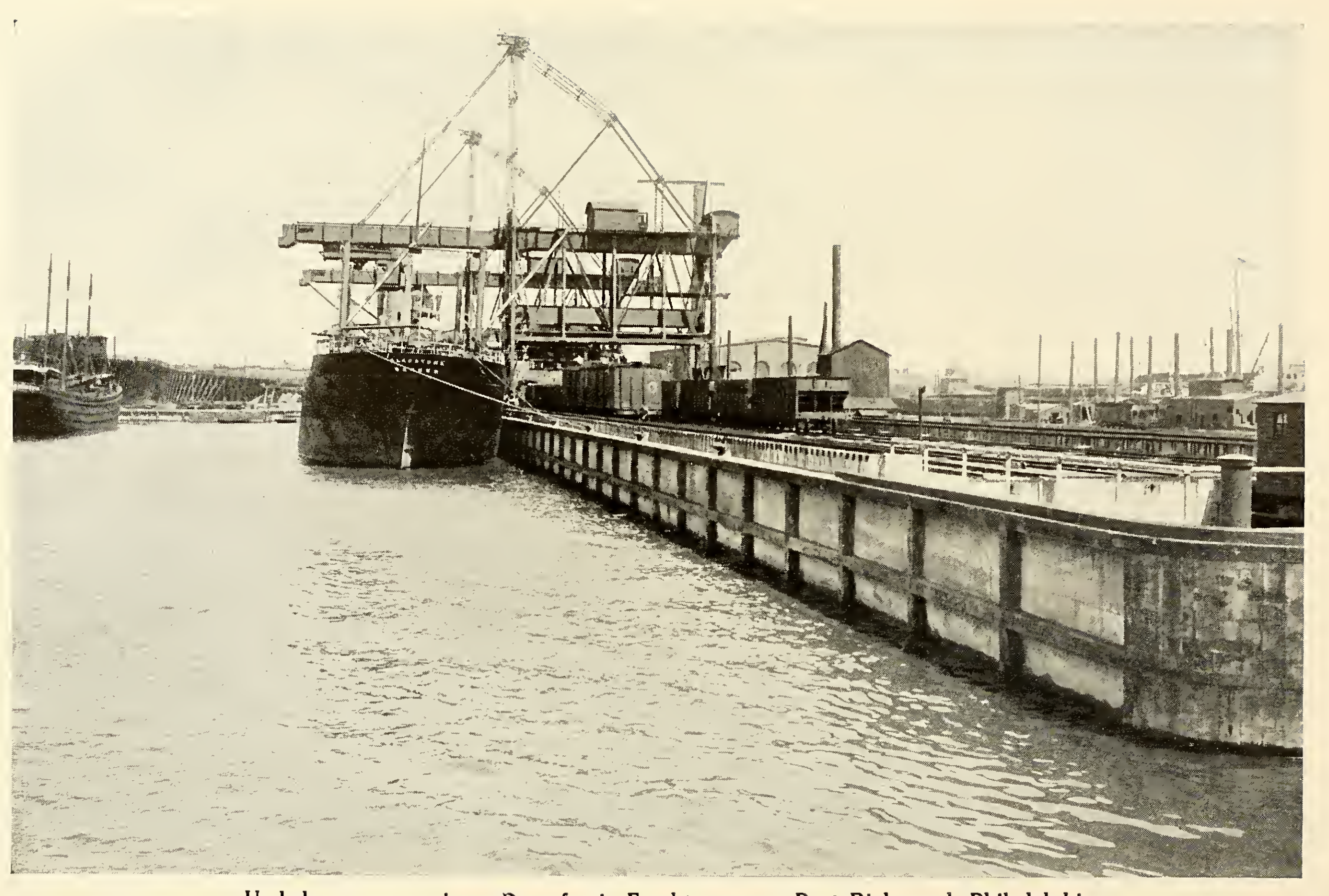
Vorbereitung für zukünftigen Handel

Gegenwärtig wendet Philadelphia, in dem fünf Prozent aller Fabrikwaren Amerikas erzeugt werden, seine Aufmerksamkeit mehr den

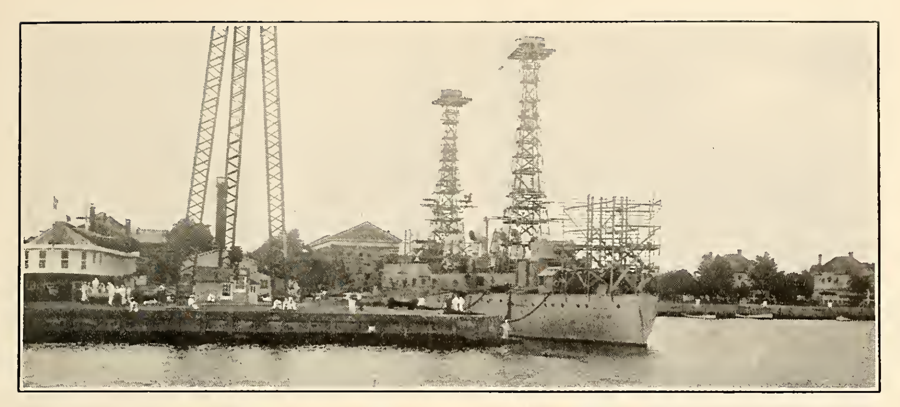


Das Regierungs-Kanalboot. "Delaware."

Schiffahrtsproblemen zu, die seiner eigentümlichen Lage eigen sind, und zu ihrer Lösung werden ernstliche Anstrengungen gemacht. Für Kanäle, Anlegeplätze und gut ausgerüstete Umladeplätze ist jetzt mehr ausgeworfen als je zuvor. Philadelphia, mit Einschluss des östlichen, New Jersey, Ufers, verfügt über 38 engl. Meilen befahrbare Wasserfront, und am Delaware und Schuylkill entlang liegen noch immer hunderte von Äckern, auf denen Fabriken so gebaut werden können, dass ihre Waren direkt von den Türen auf die Schiffe verladen werden können, die sie in alle Welt tragen. Die Zukunft des hiesigen Hafens hängt zum grossen Teil von der Gründlichkeit der Vorbereitungen ab, die zur Sicherung des Teiles des Welthandels, der Philadelphia zukommt, unternommen werden.



Umladen von aus einem Dampfer in Frachtwaggons, Port Richmond, Philadelphia.



Philadelphia Wachsende Marine Werft.

Den immer wieder gemachten Anstrengungen verschiedener Handelskörperschaften und anderer stark im Hafen interessierter Gemeinschaften, Philadelphia seinen ihm gebührenden Platz in der Liste der amerikanischen Seehäfen wieder zu gewinnen, sind auf ausserordentliche künstliche und natürliche Hindernisse gestossen. Diese schliessen die ungenügende Wassertiefe an verschiedenen Stellen des hundert Meilen Kanals nach dem Meere ein, die Kontrolle, die von Privatinteressen und Korporationen über die Werften und Ankerplätze ausgeübt wurde, das überwiegende Interesse in der Fabrikation ohne Hinblick auf den Export, und endlich das nicht gemeinschaftliche Zusammenarbeiten aller derer, die für Verbesserungen kämpften, um den Widerstand, der ihnen hier sowohl wie in Washington entgegentrat, zu überwinden. Dies alles gehört jetzt aber der Vergangenheit an. Der Regierungs-Ingenieur, der hier stationiert ist, und der die Baggerarbeiten im Strom unter sich hat, ist wiederholt kritisiert worden, aber da seine Arbeiten von einem gemeinsamen Komitee der Haupthandelsgesellschaften gutgeheissen worden sind, werden sie zweifellos den begonnen Richtungslinien folgend fortgesetzt werden. Die gegenwärtige Tiefe des Delaware Kanals beträgt 28 Fuss. Das Gesetz, nach dem Regierungsgelder verteilt werden, spricht Philadelphia nur einen Kanal von 30 Fuss Tiefe zu, fünf Fuss weniger als jene, die Boston und Baltimore mit dem Meere verbinden, und zehn Fuss weniger als der Kanal des Hafens New York.

Der Bezirksingenieur hat die Kosten eines 35 Fuss tiefen Kanales auf $110,000,000, mit jährlichen Unterhaltungskosten in Höhe von $300,000, veranschlagt. Philadelphia wird auch in der Zukunft fortfahren, für einen Kanal dieser Tiefe zu werben, denn er kommt ihm zu und wird durch den gesteigerten Handel nötig gemacht werden, der in kommenden Jahren den Delaware beleben wird.

Die Stadt Philadelphia hat innerhalb dreier Jahre $2,500,000 für Hafenverbesserungen bewilligt. Die Beihilfe der Regierung für



Der neue staedtische Anlegeplatz an der Vine Strasse, Uferfront.

einen tiefen Kanal und seine Unterhaltung ist durchschnittlich $1,000,-000 jährlich, aber es ist zu hoffen, dass der Kongress diesen Betrag in kommenden Jahren wesentlich erhöhen wird.

In der Zwischenzeit bewilligen beide Staat und Stadt mehr Geld, um den Hafen für die erwartete Ausdehnung des Seehandels vorzubereiten. Vor fünf Jahren wurde die Abteilung für Kais, Anlegeplätze und Fähren als ein Teil der Stadtverwaltung ins Leben gerufen. Grosse Veränderungen haben seitdem an der Wasserfront stattgefunden. Bedeutende Baggerarbeiten sind bei und an den Landestellen der grossen Schiffe an beiden Flüssen vorgenommen worden. Die Kanäle, die zu Lade- und Löschplätzen führten, sind vertieft worden, unschöne, alte Anlegeplätze sind entfernt worden, und an ihre Stelle sind schmucke, neue getreten. Alle diese Anlegeplätze strecken sich, soweit wie es erlaubt ist, in den Fluss und mehrere von ihnen haben zwei Stockwerke, von denen das obere als Erholungspier dient, eine Wohltat für die Armen der Stadtbezirke, die an dem Fluss liegen. Delaware Avenue ist erweitert worden. Im Jahre 1910 hat die Stadt ein Stück Land am westlichen Ufer des Schuylkill von 407 Acker Grösse gekauft und stellt nun doppelt den Raum zur Verfügung, den der Bush Terminal im Hafen von New York besitzt, der sechs 1400 Fuss Piers, 123 Warenhäuser und 22 Geleise einschliesst. Der hiesige Hafen hat noch immer 14 engl. Meilen unverwendeter Wasserfront. Es ist festgestellt worden, dass die bestehenden Ankerplätze fünfunddreissig 600 Fuss Schiffe und einhundert 400 Fuss Schiffe aufnehmen können. Die in Bearbeitung befindlichen Pläne umfassen 1,015 Acker und sehen Anlegeplätze für einhundert einunddreissig 600 Fuss Schiffe vor.

Der Stadt gehören die schönen und modernen Anlegeplätze am Fuss der Chestnut, Race und Vine Strasse. Der Chestnut Strassenpier bringt der Stadt eine jährliche Einnahme von $6,000.00. An dem Race Strassenpier liegt die städtische Hochdruck-Wasserstation für Feuerlöschzwecke. Der Vine Strassenpier ist 166 Fuss breit und 571 Fuss lang, bei einer Wassertiefe von 35 Fuss. Der Oberbau besteht aus Beton, das auf Pfahlwerk aufgesetzt ist. Die Konstruktionskosten betrugen $321,000. Ein anderer schöner Pier wird an der Dock Strasse gebaut.

Die Regierung ist besonders für den Hafen Philadelphias interessiert, da die Vereinigte Staaten Marine Station sich auf Grund und Boden befindet, der von der Stadt geschenkt worden ist.

Das Seehandlungsamt

Das Seehandlungsamt (Maritime Exchange) wurde im Jahre 1875 gegründet, um alle Seehandels und andere Geschäftsauskünfte zu sammeln, aufzubewahren und zu sichten, und um alle solche gesetzlichen Bestimmungen zu treffen, die den Handel des Hafens Philadelphia vergrössern und ausdehnen können. Das Seehandlungsamt unterhält Nachrichtenstationen auf Delaware Breakwater, Reedy Island, New Castle, Del., und Thurlow, Pa. Eine Zweigstelle befindet



Der neue staedtische Anlegeplatz an der Vine Strasse.



Die Boerse.

sich in Lewes, Del., die mit allen Lebensrettungsstationen von Cap Henlopen bis Cap Charles telephonisch verbunden ist. Dies ist der Mittelpunkt des Seehandels des Hafens.

Von seiner Hauptgeschäftsstelle im Erdgeschoss der Börse aus, ist es in telegraphischer Verbindung mit allen seinen Nachrichtenbüros, und kann so schnelle und genaue Auskunft allen Interessenten über die Bewegungen der Schiffe, die den Hafen anlaufen oder aus ihm auslaufen, geben. Dies ist einer der Hauptzwecke des Seehandelsamtes. Es veröffentlicht auch alle Unglücksfälle, die sich in der Nähe der Delaware Mündung ereignen. Die untere Signalstation, die auf dem Wellenbrecher erbaut ist, erhält mittels der internationalen Signalzeichen die Namen aller einlaufenden Schiffe, sowie andere Nachrichten, die für den Eigentümer von Wichtigkeit sein können. In denselben Zeichen erhalten auch die Schiffskapitäne ihre Anweisungen, Sturm und andere Wetterzeichen werden ausgehängt. Diese Station ebenso wie die in der Nähe befindliche bei Lewes, Del., sind besonders seit der Fertigstellung des nationalen Zufluchtshafens von grösster Wichtigkeit für den Hafen Philadelphia. Die anderen erwähnten Stationen berichten den Fortschritt, den die Schiffe bei ihrer Fahrt auf dem Fluss, stromaufwärts oder stromabwärts machen.

Ein Nachrichtenaustausch mit ähnlichen Einrichtungen anderer



Nachrichtenstation des Philadelphia Seehandelsamtes auf dem Wellenbrecher bei Lewes, Delaware.



Penn Treaty Park.

Häfen und die Auskünfte, die in dem Bericht der Ämter am Fluss erscheinen, halten die Mitglieder immer auf dem Laufenden.

Hiesige Vorteile für den Seehandel

Die Pennsylvania Eisenbahn besitzt 56 Frachtbahnhöfe in Philadelphia und Camden, N. J. Diese sind nach den Bestimmungsorten der Güter eingeteilt. Viele davon befinden sich direkt an den Flussufern. Eine Verbindungsbahn läuft am westlichen Ufer von Washington Ave. bis zu Port Richmond entlang. An diesem Punkt erstrecken sich die ausgedehnten Dämme und Kohlenlager der Philadelphia & Reading Bahn über eine Strecke von einer halben engl. Meile. Diese Bahn sowie auch die Baltimore & Ohio Eisenbahn eignet verschiedene Verschiffungsplätze an beiden Flüssen, dem Delaware und dem Schuylkill. Die Geleise der Marine Station sind mit denen der Pennsylvania Bahn verbunden. Die Eisenbahnen haben auch eine Mehrzahl der bedeutenden Industrieunternehmen mit Nebengeleisen angeschlossen. Die Zeit ist nicht mehr fern, wenn leicht verderbliche Waren von den umliegenden Dörfern in elekrischen Bahnen zur Markte gebracht werden. Schon jetzt erstrecken sich die elektrischen



Der Frachtumladebahnhof mit den Kuehlanlagen der Philadelphia & Reading Eisenbahn, Port Richmond, Philadelphia.

Bahnen strahlenförmig von der Stadt aus über das Land. Es gibt vielleicht keine andere Stadt, die so viele Vorteile für die Einfuhr und den Verkauf von Lebensmitteln bietet wie Philadelphia. Marktkörbe werden zwischen den Hauptbahnhöfen, den Vororten und den umliegenden Dörfern vollkommen frei auf einer grossen Anzahl Zügen befördert.

Dampfer-Verbindungen

Die folgenden Dampferlinien laufen regelmässig den hiesigen Hafen an.

Europa

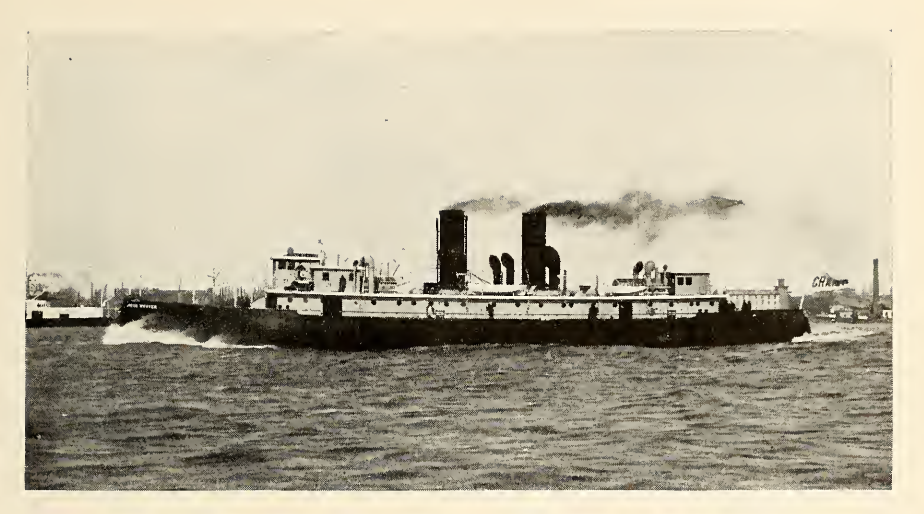
Oesterreichische Häfen	Austro-Americana S. S. Co.	437 Arch Str.
Belgische Häfen	Red Star Line	405 Bourse
Dänemark	Cosmopolitan Line	619 Lafayette Gebäude
Dänemark	Scandinavian-American Line	619 Lafayette Gebäude
Frankreich (Havre)	Atlantic Transport Line	405 Bourse
Deutschland (Hamburg)	Hamburg-American Line	405 Bourse
Gross Britannien (Glasgow)	Allan Line	421 Chestnut Str.
Gross Britannien (Leith)	Cosmopolitan Line	
Gross Britannien (Liverpool)	American Line	405 Bourse
Gross Britannien (London)	Atlantic Transport Line	405 Bourse
Gross Britannien (Manchest'r)	Phila.-Manchester Line	445 Bourse
Italien (Genua und Neapel)	Italia Line	455 Bourse
Niederlande (Rotterdam)	Holland-American Line	405 Bourse
Norwegen (Christiania)	Cosmopolitan Line	
Norwegen (Christiania)	Scandinavian Line	619 Lafayette Gebäude
Neu Fundland (St Jones)	Allan Line	421 Chestnut Str.
Panama	Panama R. R. S. S. Co.	437 Arch Str.
Cuba (Habanna)	American-Cuban Line	
Jamaika (Port Antonio)	American Mail S. S. Co.	

Kuestenlinien

New York und Norfolk	Clyde Line
Baltimore	Ericson Line
New Orleans und Charleston	Gulf Line
Providence, Fall River und Boston	Merchants' and Miners' Line
Savannah und Jacksonville	Merchants' and Miners' Line
Charleston, Port Tampa und Key West	Southern S. S. Line
Atlantic City	Atlantic City Line



Gedeckter Dampfer. Getreide zum Export ladend. Girard Point Speicher, Schuylkill.



Der staedtische Eisbrecher "John Weaver."

Die städtischen Eisbrecher

Obwohl die Winter in dieser Breite kurz sind, und obwohl strenge Kälte eine Seltenheit ist, so ist doch der Delaware oft mit Eis bedeckt. Dadurch wird es aber für die Stadt eine zwingende Notwendigkeit sich mit grossen und starken Eisbrechern zu versehen. Es ist die Aufgabe dieser Boote den Schiffahrtskanal im Flusse offen zu erhalten und allen ein- und ausfahrenden Schiffen die nötige Hilfe zu leisten. Unter gewöhnlichen Umständen kann die Eisbrecherflottille ihren Aufgaben gerecht werden. Letzten Winter wurden die vorzüglichen Dienst, die sie leistete, ganz besonders von dem Seehandelsamt (Maritime Exchange), und vielen Schiffseigentümern anerkannt. Nach Meinung der Hafenbehörden sollte aber ein noch grösseres und stärkeres Boot gebaut werden, und allen Anzeichen nach zu urteilen, wird dies auch getan werden. Es ist auch vorgeschlagen worden, den Kanal, der das Hufeisen (Horse-shoe) durchläuft, auf 500 Fuss zu erweitern. Diese Flusskrümmung gerade unterhalb der Stadt hat vielen Schiffern im Winter Kummer und Sorgen bereitet.

Ausbildung für Seefahrer

Die nautische Schule Pennsylvanias (The Pennsylvania Nautical School), wurde am 17. April 1889 von den gesetzgebenden Körperschaften des Staates gegründet. Ihr Ziel ist die theoretische und praktische Ausbildung der Schüler für alle Zweige der Seeschiffahrt. Der Gouverneur des Staates ernennt hierzu drei Direktoren, und drei andere werden vom Bürgermeister der Stadt ernannt, ein Schriftführer

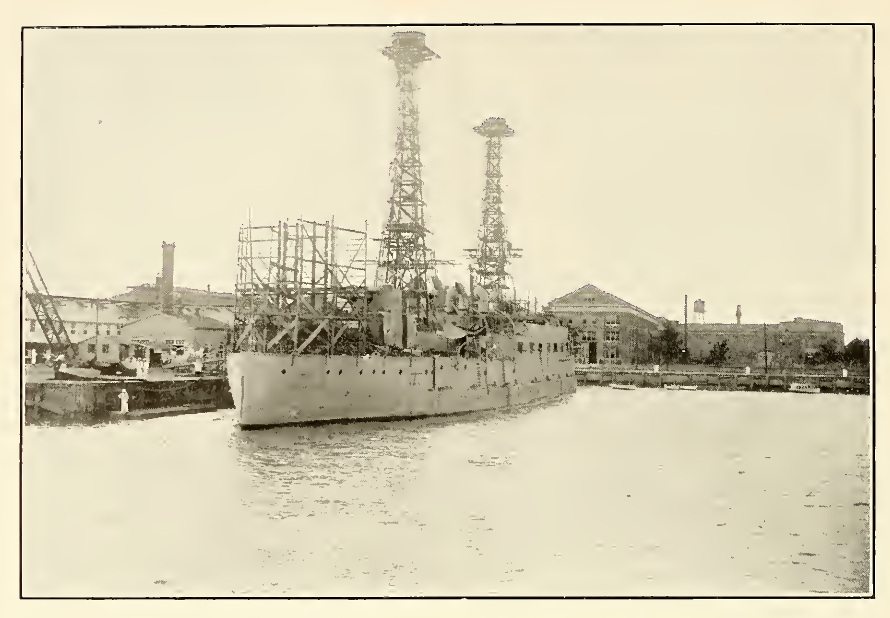
Ein Philadelphia Feuer Boot.



Eine Klasse der nautischen Schule auf dem Vereinigten Staaten Kriegsschiff "Adams."

steht ihnen zur Seite. Die Direktoren erwarben kurz nach der Gründung mit Erlaubnis des Kongresses die Vereinigte Staaten Kriegskorvette "Saratoga" als Schulschiff. Dieses Schiff wurde, nachdem es seeuntüchtig geworden war, ausser Dienst gestellt, und an seine Stelle trat 1908 der Vereinigte Staaten Kreuzer "Adams," der sowohl Seetakelung wie auch Dampfantrieb besitzt. Die Schule bereitet ihre Schüler so vor, dass sie befähigt sind, gute Offiziere der Handelsmarine zu werden. Der Lehrplan ist dem der nautischen Schulen in Boston und New York angepasst. Die Lehrzeit dauert zwei Jahre und schliesst eine Kreuzerfahrt nach Europa und eine Winterfahrt nach den West Indischen Inseln ein. Die Offiziere und Lehrer werden von der Kriegsmarine abkommandiert, und der tägliche Dienst auf dem Schiff entspricht ungefähr dem auf einem Kriegsschiff.

Diese schwimmende Schule übt natürlicherweise eine grosse Anziehungskraft auf ehrgeizige und aufgeweckte Knaben aus, und viele jetzt in der Handelsmarine angestellte Seefahrer sind aus ihr hervorgegangen. Die Unterhaltungskosten des Schiffes werden zu gleichen Teilen von dem Staat und der Stadt getragen. Die Schüler rekrutieren sich aus den Angehörigen des Staates Pennsylvania, wobei ein grosser Teil aus dem inneren Lande stammt. Die Geschäftsstelle der Aufsichtsbehörde befindet sich 16 N. Delaware Ave.



Vorbereitungen zum Scheibenschiessen, Philadelphia Marine Werft.

Die Marine Werft der Vereinigten Staaten

Die Marine Werft Philadelphias ist bestimmt eine der wichtigsten, wenn nicht die Hauptstation der Kriegsmarine zu werden. Sie ist eine der vier, deren Weiterentwicklung in den Plänen der Marine Abteilung der Regierung erwogen wird. Kürzlich sind hier nicht nur eine Kaserne für die Matrosen, sondern auch Häuser für die Seeoffiziere erbaut worden. Die Frage der Errichtung eines neuen Trokkendocks liegt dem Kongress vor. Den Anordnungen der Marine Abteilung nach ist diese Werft bestimmt die Basis für die Bewegungen der Atlantischen Reserveflotte, die 12 oder mehr Kriegschiffe umfasst, zu bilden; und wahrscheinlich auch für das dritte atlantische Geschwader. Da sich natürlicherweise immer viele kleinere Schiffe im Gefolge der grösseren befinden, so wird man, schätzungsweise, 6,000 Mann zu allen Zeiten hier vereint treffen.

Die Marine Werft kann leicht mit den Strassenbahnen erreicht werden, die auf der 12. oder 15. Strasse südwärts fahren.

Ausgedehnte Verbesserungen werden von der Stadt in der Nähe von League Island unternommen. Unter anderen ist auch die Anlage eines Parkes und eines Boulevard vorgesehen worden, die den jetzt vorhandenen leeren Raum ausfüllen und verschönern werden. Dies wieder wird zur Folge haben, dass an Stelle der vielen hässlichen Häuser, die sich zur Zeit hier befinden, moderne Gebäude treten werden.

Schiffsbau

Seit Gründung der Stadt ist der Schiffsbau ein bedeutender Faktor in der Industrie gewesen. Schon William Penn tat sein Bestes, um ihn anzuregen. Schiffe von genügendem Tonneninhalt für den Küstenhandel und dem Handel mit den West Indischen Inseln wurden



Das Vereinigte Staaten Kriegsschiff Utah im Drockendock in der Marine Werft.

hier in den ersten Jahren des 18. Jahrhunderts vom Stapel gelassen. Der Überlieferung nach befand sich die erste Werft am Fusse der South Str. Die Marine Werft der Vereinigten Staaten (United States Navy Yard), befand sich am Fusse der Federal Str., dort wo die von Joshua Humphries gegründete Werft lag. Joshua Humphries wurde lange Zeit als der bedeutendste Schiffsbauer des Landes angesehen.

1. Der Stapellauf eines Kriegsschiffes in "Cramp's."

2. Die Marine Werft in Philadelphia.

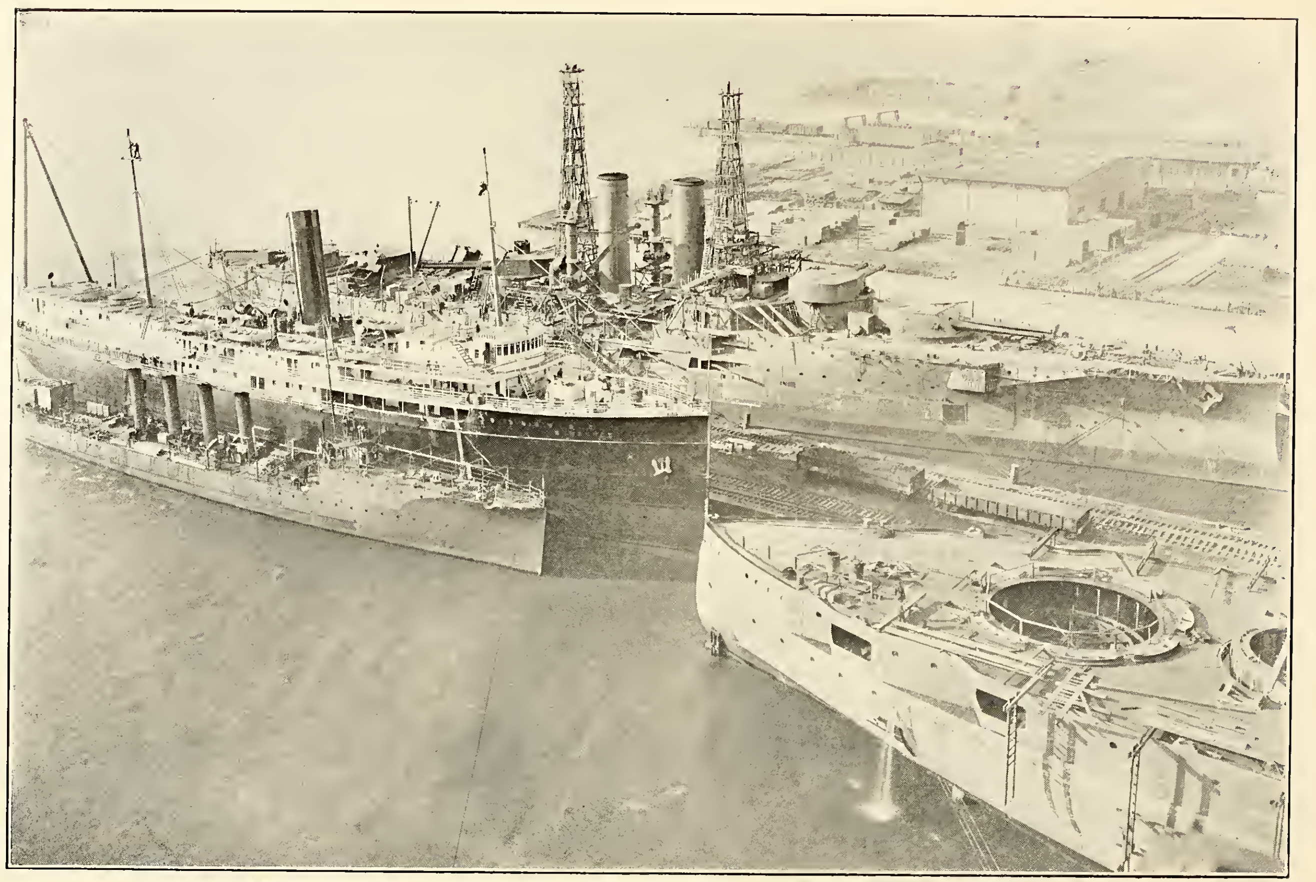


In "Cramp's."

Hier war es, wo er im Jahre 1797 die Vereinigte Staaten Fregatte, "United States," erbaute. Die Marine Werft, die 1800 an dieser Stelle ins Leben trat, wurde 75 Jahre lang fortgeführt. Während dieser Zeit war sie die Hauptbau- und Ausrüstungswerft der Marine Abteilung der Regierung. Viele Schiffe, die sich später ihre Lorbeeren und ihren Ruhm verdienten, wurden in dieser alten Werft vom Stapel gelassen. Um von vielen nur einige herauszugreifen: Das Linienschiff, "North Carolina" (1820); die Fregatte "Pennsylvania" (1837), das grösste bis dahin gebaute Schiff; die "Vandalia," "Dala," "Germantown," "Raritan," "Wabash," "Lancaster," "Mississippi" und "Susquehanna," die alle später in der Geschichte der Kriegsmarine dieses Landes ihr ruhmreiches Blatt fanden. Hier wurde auch die "Princeton," das schnellste Schiff seiner Zeit gebaut, das in den Annalen der Eismeer-Erforschungen ruhmvoll verzeichnet steht.

Der Ausbruch des Bürgerkrieges spannte die Kräfte der Werft bis aufs äusserste an. Während des Krieges wurden viele Schiffe von den zahlreichen hier angestellten Ingenieuren konstruiert. Eines von diesen Schiffen, die Fregatte "Tuscarora," am 24. April 1861 vom Stapel gelaufen, wurde in 58 Arbeitstagen fertiggestellt. Die Anforderungen des Krieges verschafften auch den privaten Firmen reichliche Arbeit. Kanonen- und Transport-Boote wurden von den folgenden Firmen geliefert: Simpson & Neill, Hillman & Streeter, John W. Linn, Jacob Birley, Hillman & Co., Neaffie & Levy und William Cramp & Sons. Auf der Werft der letzteren Firma entstand die "New Ironsides" ein Gefechtsungetüm, das in 11 Monaten, vom Arbeitsbeginn an gerechnet, vollendet und ausgerüstet war, und dem die Vorsehung bestimmt hatte, aus zwanzig Schlachten unverletzt hervorzugehen. Dies war das erste grosse Panzerschiff der amerikanischen Marine.

Als durch die Einführung der Stahlkonstruktion ein neuer Tag für die Schiffsbaukunst anbrach, bedeutete dies das Ende vieler alten



Kriegs-und Handelsschiffe, New York Schiffbaugesellschaft, Camden, N. J.

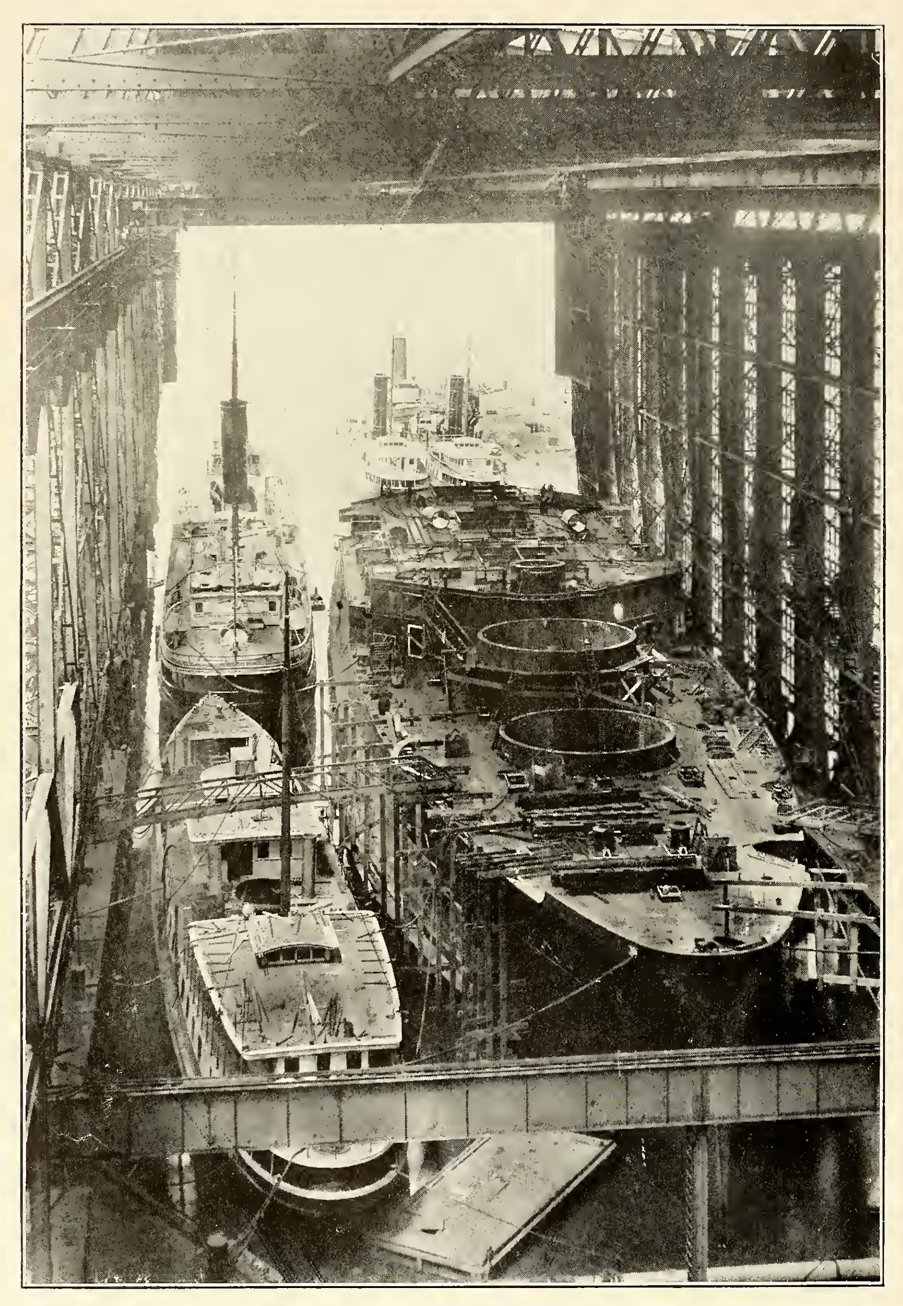


Ein Stapellauf in "Cramp's".

Firmen, deren Küstenklipper in allen Handelshäfen der Welt bekannt waren. Die auffälligste Ausnahme bildete die Firma William Cramp und Söhne. Dieser berühmte Schiffsbauhof wurde im Jahre 1830 gegründet. Ein Freibrief wurde der Firma unter dem Titel, "Die William Cramp u. Söhne Schiffs- und Maschinen-Bau Kompagnie" erteilt. Nach dem Ableben des Gründers, William Cramp im Jahre 1879, wurde sein ältester Sohn, Charles N. Cramp, Präsident. Die Anlage der J. P. Morris Kompagnie, welche seit 1828 bestand, wurde nun dem Cramp'schen Schiffbauhof hinzugefügt, wie auch im Jahre 1900 das Eigentum des Kensington Schiffbauhofes, früher "Die Chas. Hillman u. Söhne Schiffbau und Maschinen Kompagnie." Die gegenwärtige Firma baut und repariert nicht nur Schiffe, wie in früheren Zeiten, sondern betreibt auch eine ausgedehnte Erz- und Messing-Anlage.

388 Schiffe sind in den 82 Jahren ihres Bestehens von der Cramp Co. hergestellt worden. Sie hat Kriegsschiffe nicht nur für die Regierung der Vereinigten Staaten sondern auch für viele ausländischen fertiggestellt. Gegenwärtig arbeitet sie für die Vereinigten Staaten an einem Linienschiff der "Wyoming," fünf Torpedoboot Zerstörern und einem Kreuzer. Neben diesen wird auch an verschiedenen Handelschiffen gearbeitet. Zur Zeit finden 4,442 Arbeiter auf der Werft Beschäftigung.

Die grösste Anlage in Camden ist die der New York Schiffbau Compagnie (New York Ship Building Company), die 1898 gegründet wurde. Auf diesem ausgedehnten Werk sind eine Anzahl von "Dreadnoughts" vom Stapel gelassen worden, unter anderen der Goliat



Blick in die Anlagen der New York Schiffbau Co., Camden, N. J.



Der Raritan und sein Kanal.

"Utah," die sich jetzt im Dienst befindet, und die "Moreno" für die Flotte Argentiniens. Diese sind die grössten Kriegsschiffe der Welt. Seit ihrer Gründung sind in der Werft über 125 Schiffe der verschiedensten Art konstruiert worden.

Die Vereinigung zum Ausbau der atlantischen Wasserstrassen

Zur Zeit wird für zwei verschiedene von einander getrennte Projekte Propaganda gemacht. Der eine Plan ist für die Staaten am und in der Nähe des Atlantischen Ozeans für Wichtigkeit, der andere. umschliesst das Flussbecken des Mississippi, Missouri und Ohio. Im weitesten Sinn sind sie für die ganze Nation von Interesse, da alle die vorgeschlagenen Verbesserungen, die Beförderungsmöglichkeiten der Erzeugnisse der verschiedenen Staaten heben und verbilligen müssen. Kein anderer Staat wird aus den vorgeschlagenen Verbesserungen mehr Nutzen ziehen als Pennsylvania. Vereinzelte Versuche sind immer wieder gemacht worden, um die Regierung zu Bewilligung von Geldern zu bewegen, die für die Verbesserung und Unterhaltung jener Kanäle verwendet werden können, die schon jetzt die Häfen zwischen New York und Florida verbinden. Um diesen Zweck sicherer zu erreichen, wurde im November des Jahres 1907 die Vereinigung für den Ausbau der atlantischen Wasserstrassen (The Atlantic Deeper Waterways Association), gegründet. Im Jahre 1908 hielt sie



Der alte Delaware und Chesapeake Kanal.

dann ihre erste jährliche Versammlung in Baltimore ab. Abgesandte von sechzehn Staaten wohnten ihr bei. Vierzehn Abordnungen waren im besonderen Auftrag ihrer Staatsgouverneure erschienen. Eine grosse Anzahl von Handelsvereinen war auch vertreten, ebenso wie die Gesellschaft für die Schiffahrtswege des Mississippi und Atlantischen Ozeans (Mississippi and Atlantic Waterways Association), die nationale Vereinigung für Flüsse und Häfen (National Rivers and Harbors Congress) und die nationale Entwässerungsgesellschaft (National Drainage Association).

Die Pläne, die auf der Zusammenkunft besprochen wurden, ziehen einen ununterbrochenen Kanal von Boston bis Florida in Erwägung, dessen Breite und Tiefe sowohl Handels—wie Kriegsschiffen die Durchfahrt erlaubt. Jene, die sich schon seit längerer Zeit mit den Plänen vertraut gemacht hatten, erwählten auf der ersten Zusammenkunft Herrn J. Hampton Moore, M. C., aus Philadelphia zum Vorsitzenden der Gesellschaft. Kongressmitglied J. Hampton Moore hat schon seit Jahren unverzagt und erfolgreich für die grossen Ziele gekämpft, die sich die Vereinigung zum Ausbau der atlantischen Wasserstrassen gesteckt hat.

Ein stellvertretender Vorsitzender und ein Beigeordneter wurden für jeden der Staaten gewählt, die aus dem Kanal einen direkten Nutzen ziehen werden. Der verstorbene Addison B. Burke, ein lang-



Ein Beispiel der alten, den Verkehr hindernden Schleusen.

jähriges Mitglied der Presse Philadelphias, wurde zum Schriftführer und Schatzmeister ernannt.

Die zuleistende Arbeit kann folgendermassen zusammengefasst werden:

1. Ein Kanal durch Cape Cod, zwischen der Buzzard's und Barnstable Bucht; Länge: 7.5 englische Meilen. Dieser Kanal, der schon lange eine Notwendigkeit ist, wird den Schiffern 148 engl. Meilen äusserst gefährlicher Seefahrt ersparen.

2. Die Konstruktion eines neuen Kanals in Meeresspiegelhöhe durch den Staat New Jersey in einer Länge von 31.4 engl. Meilen.

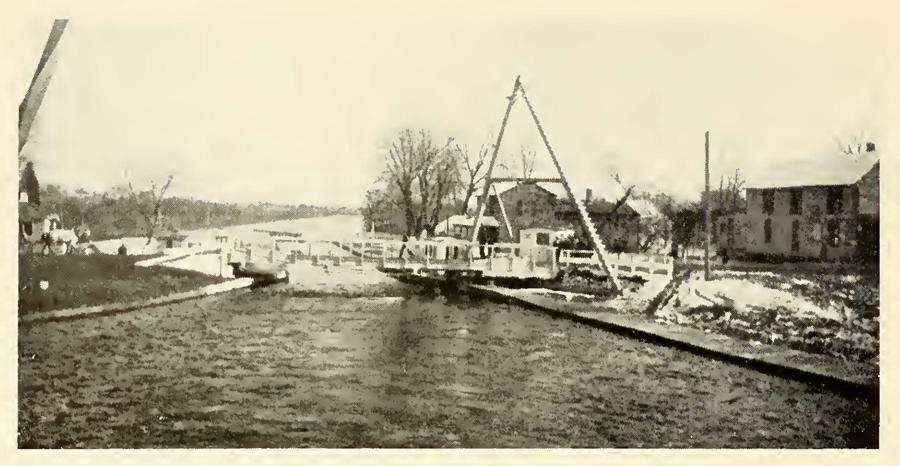
3. Die Erbauung eines neuen allen Anforderungen entsprechenden Kanales zwischen dem Delaware und der Chesapeake Bucht.

4. Durchstich der Strecke zwischen Norfolk durch die Buchten und Ströme Nord Carolinas nach Beaufort Inlet, Nord Carolina. Dieser Kanal wird es den Schiffen möglich machen die Gefahren des Kap Hatteras zu vermeiden.

5. Eine Verbindung von Beaufort Inlet über Wilmington, Nord Carolina, mit der Winyah Bucht, Süd Carolina.

6. Die Entwicklung der natürlichen Wasserstrassen zwischen der Winyah Bucht und Jacksonville, Florida.

7. Die weiteren Verbesserungen der bestehenden Kanäle an der Küste von Florida, eine Entfernung von 350 engl. Meilen, die von der "Florida Coast Line und Construktion Co." gebaut worden sind.



Ein Kanal, der wohl malerisch aber nicht genuegend ist.

Wahrscheinlich wird die Ausdehnung des Handels mit Mexiko mit der Zeit einen Durchstich Floridas nach dem Golf von Mexiko nötig machen, dies liegt aber nicht in dem Sphärenbereich der Vereinigung.

Die vierte jährliche Versammlung der Vereinigung für den Ausbau der atlantischen Wasserstrassen wurde im November 1911 in Richmond, Virginia, abgehalten. Die fünfte wird im September 1912 in New London, Conn., stattfinden. In der kurzen Zeit ihres Bestehens ist es der Vereinigung gelungen, wichtige Ergebnisse zu erreichen.

Das Problem, das sich am Kap Cod bietet, ist am schwierigsten zu lösen. Ein nicht das Meer berührender Kanal zwischen Boston und Long Island Sund ist vorgeschlagen worden. Zur Zeit wird aber von einer Privatgesellschaft ein Kanal gebaut, dessen Zufahrten nur vom offenen Meer zugänglich sein werden. Trotz alledem wird aber das mögliche Vermeiden von Kap Cod viel mehr wert sein, als die Unkosten für den kurzen Durchstich betragen können. Die verschiedenen Teile dieser Inland Wasserstrassen werden, sichere und bequeme Fahrt selbst für ein recht kleines Boot bieten.

Der Fabrikant muss, wenn er diesen Verkehrsweg für den Empfang und die Versendung seiner Güter benutzen will, um Umladegebühren zu ersparen, seine Fabrik direkt am Wasser erbauen. Daraus ergibt sich, dass die Fabriken der Zukunft mehr unter diesem Gesichtspunkt erbautwerden werden, als bisher.

Die atlantische Kuste wird von vielen Stürmen heimgesucht, die in den letzten 10 Jahren 5,700 Schiffbrüche verursacht haben. 2,200 Menschenleben und Eigentum im Werte von $40,000,000 ist dabei verloren gegangen. Die Verbindung der zahlreichen, geschützten Häfen und Buchten durch einen modernen, tiefen Kanal wird sichere, schnelle und billige Frachtbeförderung ermöglichen.



Die Walnut Strassen-Bruecke.

Die Stadt Philadelphia

Philadelphia ist zweihundert einunddreissig Jahre alt und hat eine Bevölkerung von fast 1,600,000 Einwohnern. Die drei Landbezirke, die an die Stadt angrenzen haben 500,000 Bewohner. Die Grenzen der Stadt Philadelphia decken sich mit denen des Landbezirkes Philadelphia. Der Flächeninhalt beträgt 129 Quadrat Meilen Landes, das wunderbar abwechselungsreich in Formen ist. Von einer Erhebung von nur wenigen Fuss über dem Wasserspiegel am Süd-Ende steigt das Land bis zu vierhundert Fuss im Norden. Die Stadt besitzt eine Wasserfront von zwanzig Meilen am Delaware, und innerhalb der Stadtgrenzen durchfliesst der Schuylkill vierzehn Meilen, ehe er sich mit dem Delaware bei League Island, der Marine Werft der Vereinigten Staaten, vereint. Broad Strasse, mit ihrer Fortsetzung auf dem Lande, York Road, ist zwölf Meilen lang. Sie durchschneidet den Mittelpunkt der alten Stadtteile nördlich von League Island. Market Strasse durchzieht die Stadt vom Delaware bis zu ihrer westlichen Grenze am Mill Creek, eine Entfernung von sechs Meilen. Grosse Flächen sind noch immer am südlichen Lauf des Schuylkill und in den Vororten Bridesburg und Tacony am Delaware zu haben, die sich zur Anlage von Fabriken am Wasser eignen. Die Stadt dehnt sich am stärksten nach Westen aus. Der grosse Wohnungsbezirk auf dem anderen Ufer des Schuylkill birgt mehr als ein Viertel der Gesammtbevölkerung. Siebzehn Brücken überspannen den Schuylkill und die Pennsylvania hat auch eine Eisenbahnbrücke über den Delaware nach New Jersey gebaut. Der Verkehr mit dem gegenüberliegenden Camden wird durch eine Reihe von Fähren aufrecht erhalten. Diese Verkehrsmittel werden in wenigen Jahren, wie es zu erwarten ist, durch eine Untergrundbahn ersetzt werden.

Die Auslage von Penn's alter Stadt die jetzt das Geschäfts-, Hotel- und ältere Wohnungsviertel umfasst, ist genau rechtwinklig, aber in den Vororten sind die Strassen in verschiedenen Winkeln vermessen worden.



Das schoene Tal des Wissahickon, von einer maechtigen Betonbruecke ueberspannt, liegt innerhalb der Stadtgrenzen.



Das Hauptpostamt.

Die Geleise dreier Eisenbahnen erreichen die Mitte der Stadt in grossen Bahnhöfen. Zwei von diesen benutzen dazu hochgelegte Geleise, während die eine durch Tunnel fährt. Vorortszüge werden von allen drei Bahnen abgelassen. Die Frachtgeleise erstrecken sich wie ein Netzwerk über die ganze Stadt. Jede der Eisenbahnen besitzt auch grosse Umladeplätze an den beiden Flüssen. Philadelphia birgt mehr als 1,200 Meilen gepflasterte Strassen, deren Pflaster fast überall den modernen Anforderungen entspricht. Ausserdem gibt es noch mehr als 350 Meilen makadamisierter Vororts-Strassen. Jenseits der Stadtgrenze und um die Stadt im Westen, Norden und Nord-Osten liegt ein Kranz schöner Dörfer und unzählige von Wald und Rasen umgebene Privatbesitzungen; dies alles verleiht Philadelphia eine malerischere und ausgedehntere Umgebung, als sie irgendeine andere Stadt Amerikas besitzt.

Die Nord- und Süd Strassen sind vom Delaware westlich, beginnend an der zweiten Strasse, bis zur 63. Strasse nummeriert worden. Broad Strasse ist die vierzehnte Strasse, und so ist diese Nummer ausgelassen worden. Die Häuser an diesen Strassen sind mit Nummern, die nordwärts oder südwärts laufen, versehen worden.



Delaware Ave., noerdlich von der Market Strasse.



Der Market-Strassenbahnhof der Philadelphia & Reading Eisenbahn.

Strassennamen der oest-westlichen Strassen mit den Hausnummern

Nördlich von Market Strasse

Haus Nummer	Strassenname	Haus Nummer	Strassenname
1	Market	1400	Master
100	Arch	1500	Jefferson
200	Race	1600	Oxford
300	Vine	1700	Columbia Avenue
400	Callowhill	1800	Montgomery Avenue
438	Noble	1900	Berks
500	Buttonwood	2000	Norris
520	Spring Garden	2100	Diamond
600	Green	2200	Susquehanna Avenue
700	Fairmount Avenue	2300	Dauphin
800	Brown	2400	York
836	Parrish	2500	Cumberland
900	Poplar	2600	Huntingdon
1200	Girard Avenue	2700	Lehigh Avenue
1300	Thompson	2800	Somerset



Blick auf den Bahnhof der Pennsylvania Eisenbahn von Westen.

Strassennamen der oest-westlichen Strassen mit den Hausnummern

Südlich von Market Strasse

Haus Nummer	Strassenname	Haus Nummer	Strassenname
1	Market	1400	Reed
100	Chestnut	1500	Dickinson
200	Walnut	1600	Tasker
300	Spruce	1700	Morris
400	Pine	1800	Moore
500	Lombard	1900	Mifflin
600	South	2000	McKean
700	Bainbridge	2100	Snyder Avenue
740	Fitzwater	2200	Jackson
800	Catherine	2300	Wolf
900	Christian	2400	Ritner
1000	Carpenter	2500	Porter
1100	Washington Avenue	2600	Shunk
1200	Federal	2700	Oregon Avenue
1300	Wharton	2800	Johnson



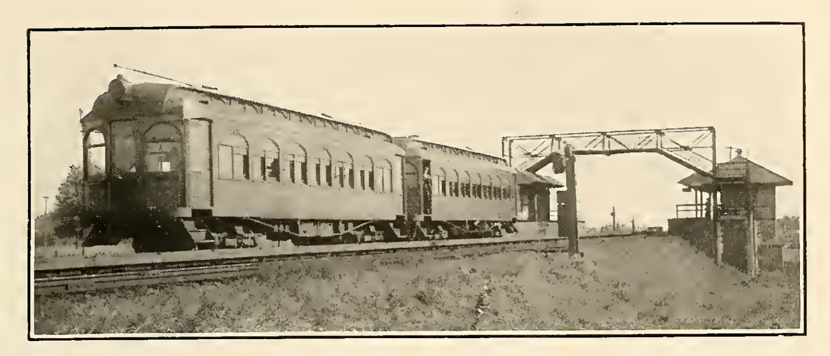
Die Broad Strasse noerdlich von Spruce Strasse.



Das Zollhaus und das Drexel Gebauede.

Der oertliche Verkehr

Immer mehr und mehr Personen, die in den Geschäfts-und Fabrikvierteln der Stadt beschäftigt sind, ziehen weiter fort von ihnen, und so entsteht für das Gemeinwesen die schwierig zu lösende Aufgabe, diese Personen täglich von und nach ihren Geschäften zu befördern. Das Strassenbahnsystem befindet sich in den Händen der Philadelphia Rapid Transit Co., in deren Aufsichtsrat auch die Stadtverwaltung vertreten ist. Der Fahrpreis beträgt fünf Cents, für den der Fahrgast in einigen Richtungen zwölf Meilen weit fahren kann. Für einige Linien, die sich schneiden, werden auch Umsteigekarten ausgegeben, für die anderen Auswechselscheine zum Preise von acht Cents. Die Länge der Strassenbahngeleise beläuft sich auf 600 Meilen, auf denen täglich durchschnittlich 1,100,000 Personen befördert werden. Zwischen dem Delaware und dem Schuylkill besteht eine Untergrundbahn, die dann bis zur 63. Strasse als Hochbahn weitergeführt worden ist. Die Stadtverwaltung hat die Errichtung einer viergeleisigen Untergrundbahn, nordwärts unter der Broad Strasse, in Erwägung, von ihr aus sollen dann seitlich Nebengeleise in die dicht bevölkerten Bezirke weitergeleitet werden. Die alten Strassenbahnwagen haben neuen und grösseren Platz machen müssen.



Ein electrischer Zug der Philadelphia & Western Bahn.

Haueser fuer Jedermann

Innerhalb der Stadtgrenzen befinden sich fast 340,000 verschiedene Wohnhäuser, deren Zahl ungefähr jährlich um 9,000 zunimmt. Weniger als 13,000 von diesen Häusern sind aus Fachwerk. Bei weitem der grössere Teil besteht aus einem Erdgeschoss und zwei Stockwerken, und die in den neusten Teilen errichteten weisen viele Annehmlichkeiten auf, die vor wenigen Jahren nur den Reichen zugänglich waren. Die Miete für solche Häuser schwankt zwischen $25.00 und $35.00 monatlich. In Philadelphia besteht die Mode, um nicht zu sagen Leidenschaft, sein eigner Hausherr zu sein. In der hiesigen Stadt gehören mehr Häuser ihren Bewohnern als in irgend einer anderen Stadt der Welt. Dieser Gedanke wird durch die verschiedenen Bauvereine, von denen es mehr als 600 hier gibt, unterstützt. Durch diese Bauvereine wird der Preis der Besitzung in monatlichen Raten, als Rückbezahlung des geborgten Kapitals, bezahlt. Die Anteilscheine sind gewöhnlich nach elf und einem halben Jahr fällig. Grosse Arbeitgeber sind zuweilen dafür, ihren Arbeitern gute und gesunde Wohnungen in der Nähe der Arbeitsstätte zu bieten. Die Durchschnittsgrösse einer Familie in Philadelphia beträgt 5.10. Dies ist drei Prozent höher als der Durchschnitt im ganzen Lande beträgt, und höher als der irgend einer anderen Stadt. In erster Linie ist dies eine Folge der besseren hygenischen Verhältnisse, die hier herrschen, und dann auch des geordneten Familienlebens, das natürlich im eignen Hause herrscht. Die Sterblichkeit (16.50 aus 1,000) ist geringer, als die einer anderen Grossstadt. Philadelphia birgt über 350,000 Badezimmer. Es gibt ausserdem zwanzig öffentliche Badehäuser, die in den ärmeren Bezirken der Stadt liegen. Kleine Parke und Spielplätze finden sich zahlreich über die ganze Stadt verstreut, und ihre Zahl nimmt beständig zu. Die Stadtkapelle spielt in den kleineren Parken an Sommer Nachmittagen und Abenden.

Eine besondere Kapelle, die aus Mitgliedern der Opernhaus-Kapelle, zusammengesetzt ist, gibt im Sommer vorzügliche Konzerte auf dem nördlichen Teil des Rathaus Platzes.

Im Villenviertel, West Philadelphia.



Der Bahnhof der Pennsylvania Eisenbahn.

Die auf Seite 76 und 78 gezeigten Bildern geben einen Begriff von den besseren Häusern innerhalb des Villenviertels der Stadt. Beide Bilder sind in West Philadelphia aufgenommen, einem Stadtteil, der in den letzten Jahren sehr schnell gewachsen ist. Er umfasst die Erhebung westlich des Schuylkill und birgt zur Zeit eine Bevölkerung von mehr als 400,000 Seelen. Die Pflasterung besteht ziemlich überall aus Cement, doch findet sich auch an vielen Stellen eine Ziegelpflasterung. Meistens ziehen sich an den Fahrwegen schattenspendende Bäume hin, und auch in den zahlreichen Gärten kann sich das Auge an einem frischen Grün erfreuen. Viele Gebäude mit abgesonderten Zimmerreihen (Apartment Houses) sind hier errichtet worden, und einige befinden sich noch in Konstruktion. Alle Teile sind leicht von den verschiedenen Strassenbahnen zu erreichen, die diesen Stadtteil mit der alten Stadt verbinden. Dort wo die auf Seite 78 gezeigte Hauserreihe jetzt steht, war vor fünfundzwanzig Jahren noch unbebautes Land, und jetzt befinden sich hinter diesen Häusern Tausende ähnlicher. Die Häuser dieser Art sind auf einem Grundstück von 30 Fuss Strassenfront und 100 bis 120 Fuss Tiefe gebaut worden. Sie sind als Doppelhäuser erbaut, von denen jedes zwölf Zimmer hat. Der Durchschnittswert stellt sich



Typische Haueser in West Philadelphia.

auf $8,000. Eine grosse Fläche ist auch mit einzelnen Häusern bedeckt worden, die meistens 8 Zimmer enthalten, und einen grossen Balkon aufweisen. Ihr Verkaufswert beläuft sich meistens auf ungefähr $4,000-$4,500. Diese Häuser werden gewöhnlich von Bauunternehmern errichtet und enthalten viele anziehenden Einrichtungen. Die Miete für ein solches Haus beträgt ungefähr $35-$30 im Monat. Gegenwärtig übersteigt aber die Anzahl der Häuser die Nachfrage,



**Die Errinerungshalle (Memorial Hall) im Fairmount Park.
Bedeutende Kunstsammlung.**

Fairmount Park

Der Haupt-Erholungsplatz der Stadt ist aber Fairmount Park, der sich über mehr als 3,000 Acker ausdehnt und von allen Stadtteilen leicht erreicht werden kann. Durch einen etwas abseits gelegenen Teil plätschert der unvergleichliche Wissahickon. In einer tiefen, bewaldeten Schlucht fliessen seine Wasser dem Schuylkill zu, der den Park sechs Meilen lang teilt. Eine Anzahl gut erhaltener Häuser aus den Tagen, da dieses Land noch Kolonie war, stehen im Parke. Die Erinnerungshalle, die wertvolle Kunstsammlungen enthält, und die



Das amerikanische Henley, Fairmount Park.

Gartenbauhalle (Horticultural Hall), der Stolz der Gärtner, sind stehen geblieben, um kommende Geschlechter an die grosse Centenar Ausstellung vom Jahre 1876 zu erinnern. Eine Elektrische, die an verschiedenen Punkten an die Strassenbahnen Anschluss findet, bietet eine schnelle und angenehme Art, den Park kennen zu lernen. Ein diagonaler Boulevard, der sich vom Rathaus nordwestlich erstrecken wird, befindet sich in Konstruktion, und wird nach Vollendung das Herz der Stadt mit dem Park verbinden. Diese breite diagonale Durchfahrt wird mit der Zeit mit einer Anzahl Gebäude versehen



Die alten Fairmount Wasserwerkee. Jetzt staedtisches Aquarium.

werden, die erzieherischen, künstlerischen und wissenschaftlichen Zwecken dienen werden. Neben dem Park liegt der zoologische Garten, der eine Menge seltener Tiere und Vögel enthält. Ein städtisches Aquarium ist in den alten Fairmount Wasserwerken eröffnet worden.

Die Stadtverwaltung

Das charakteristischste Merkmal der Stadt ist das Rathaus, das an der Kreuzung der Market und Broad Strasse erbaut worden ist. Schon William Penn hatte diesen Raum von vier Häuservierteln dazu bestimmt. Hier sind alle Verwaltungen der Stadt und des Landbezirkes Philadelphia untergebracht. Uniformierte Führer geleiten Besucher durch das Rathaus und auf seinen Turm. Die Stadtverwaltung setzt sich aus dem Bürgermeister, den Direktoren der öffentlichen



Das Empfangszimmer des Buergermeisters im Rathaus.

Sicherheit, der öffentlichen Arbeiten, des Allgemeinwohles und der Wohltätigkeitseinrichtungen, der Voräte und dem der Kais, Anlegeplätze und Fähren zusammen. Jeder dieser Beamten hat einen Assistenten. Die einzelnen Abteilungen sind in Unterabteilungen zerlegt, die sich den verschiedenen Zweigen des Gemeinwesens widmen. Die Gesetzgebung liegt in den Händen des Rates, der sich aus zwei Körperschaften zusammensetzt, "Select" und "Common Councils." Andere städtische Beamten sind: Der Steuereinnehmer, der Stadt-Schatzmeister, der Rechnungsrevisor, und der Stadt-Anwalt. Nebenverwaltungen sind; die Kommission für den Staatsdienst (Civil Service Commission), die Schuldentilgungs- Kommission (Sinking Fund Commission) und die Schulbehörde (Board of Education). Die letztere Behörde erhebt eine direkte Steuer für alle Schulzwecke. Die Schulsteuer beträgt 50 Cent und die Stadtsteuer einen Dollar für das Hundert. Der Wert des Grundeigentums in der Stadt war, der Steuerabschätzung nach, im Jahre 1911 $1,517,851,880. Der wahre Wert aber überschreitet diesen Betrag beträchtlich. Die Schulden belaufen sich auf $87,600,000, aber das Grundeigentum, das der Stadt gehört, stellt einen grösseren Wert dar.

Die gute finanzielle Lage der Stadt hat ihre Schuldverschreibungen konservativen Bürgen immer als eine sichere Kapitalsanlage erscheinen lassen. Die grosse Zahl der für das Allgemeinwohl geplanten Verbesserungen, an denen teilweise schon die Arbeit begonnen worden ist, und ihre hohen Kosten, gemäss der Voranschläge, werden eine Erhöhung der Stadtschulden nötig machen, und dadurch wahrscheinlich auch eine Erhöhung der Steuereinheit im Gefolge haben. Dies ist wenigstens die Erfahrung gewesen, die in anderen Städten gemacht worden ist.



Das Rathaus.



Eine Gruppe von Buerogebaueden.

Ein fluechtiger Blick auf Philadelphia

Philadelphia bietet dem Fremden ein interessantes und ihm eigentümliches Bild dar. Eine neue Stadt entsteht auf der alten. Überall werden die seltsamen, schmucken, würdigen Gebäude, die unter dem Einfluss des Quäker Geistes entstanden sind, durch neue, grosstädtische Gebäude ersetzt. Es kann nicht von der Architektur der Stadt gesagt werden, dass sie zu eintönig oder ohne Perspektiven sei. Die alten Plätze, von Kindern und Kindermädchen belebt, sind



Das Gebauede der Girard Trust Compagnie.

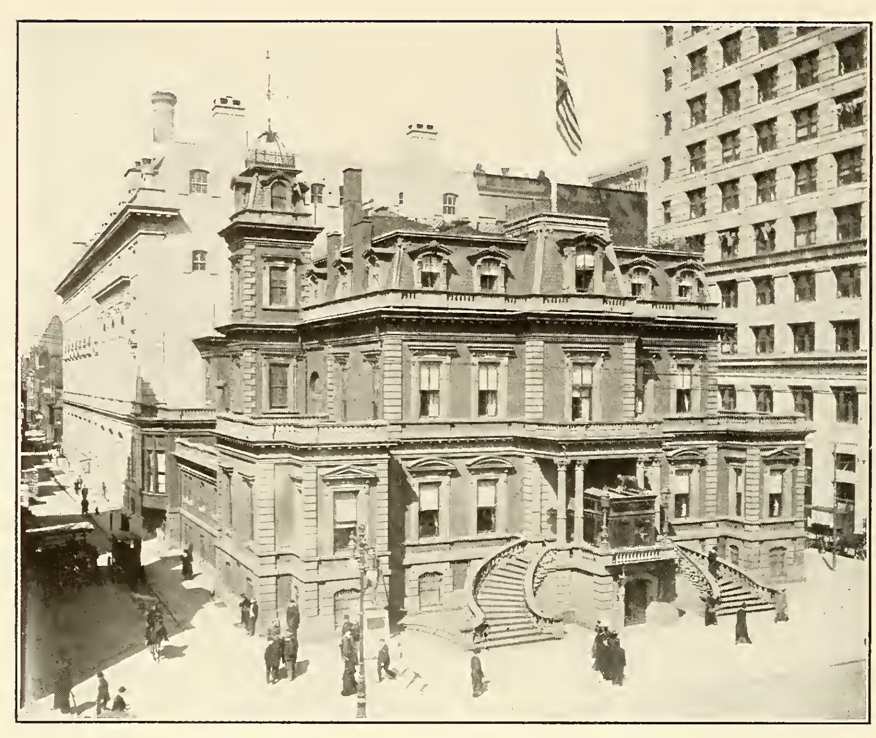


Die hoehere Knaben-Schule.

so grün und einladend, wie sie es immer waren, und die bequemen Häuser vieler "ältester Familien" blicken noch immer würdig auf den Rittenhouse und Logan Platz, aber die Geschäfte kommen doch langsam näher herangezogen. Washington Platz, den vor achtzig Jahren die scharfe Mrs. Trollope als den schönsten Platz in der Stadt bezeichnete, ist der Mittelpunkt der Verlagsgeschäfte geworden. Nur "Independence" Platz, mit seinen geheiligten Gebäuden, bleibt unberührt von dem Treiben und Hasten des Lebens, wie er war. Der Besucher wird die Vorzüglichkeit unserer Pflasterung bemerken, die schöne Ausschmückung der Schaufenster und die Kennzeichen des Wohlergehens, die sich überall in den Mengen, die sich auf den Geschäftsstrassen drängen, bemerkbar machen. Die Polizisten werden jederzeit bereit gefunden werden, schnelle und höfliche Auskünfte zu erteilen. Der Fremde wird die vorzügliche Aufsicht, die sie über alle Automobile, Wagen und Strassenbahnen an den Strassenkreuzungen führen, bewundern. Nach Sonnenuntergang wird sich ihm ein lebendiges Bild der Theaterbesucher auf den erleuchteten Strassen, der besterleuchteten Stadt, bieten.

Das Hotel- und Klub-Leben steht in Philadelphia in Blüte. Das letzte der alten Hotels, das "Continental," sorgt noch immer zufrieden-

Independence Platz.



Das Klubhaus der Union League von Philadelphia.

stellend für das leibliche Wohl seiner Gäste. Die neueren Hotels liegen an oder in der Nähe der Broad Strasse, und in jener Gegend befinden sich auch, südlich von Chestnut Strasse, die grösseren und besseren Klubs. Es gibt eine Anzahl grössere Warenhäuser, die in sich kleine Städte bilden, und in denen der Besucher von stets höflichen Angestellten bedient werden wird. Dasselbe kann von dem kleinen Heer von Beamten und Angestellten gesagt werden, die für das Gemeinwohl im Rathaus arbeiten.

Es gibt vielleicht keine andere Stadt in diesem Land, in der so ernsthafte Anstrengungen gemacht werden, junge Leute mit gesunden, geistigen Zerstreuungen in ihren freien Stunden zu versehen wie gerade hier. Offentliche Bibliotheken und Lesezimmer finden sich an verschiedenen Plätzen der Stadt, freie Vorträge und Konzerte finden das ganze Jahr hindurch statt. Konzerte im Freien werden auf dem Rathausplatz, anderen Plätzen der Stadt und im Fairmount Park gegeben. Ein besonderer Gottesdienst für Lernende wird jeden Sonntag Abend im Garrick Theater abgehalten, und in den Sommermonaten finden eindrucksvolle Gottesdienste an verschiedenen Stellen im Park statt.



Die Bibliothek des Vereins fuer die Geschichte Pennsylvania.

Die Vereinigung Junger Christlicher Männer (Young Men's Christian Association), und die entsprechende Vereinigung für junge Mädchen, besitzen schöne grosse Häuser, die für einen grossen Teil der am Tage beschäftigten Jugend, Klub und Heim zu gleicher Zeit bilden. Wenn ein Knabe oder Mädchen, das auf sich selbst angewiesen ist, untergeht, so geschieht das nicht, weil die rettende Hand fehlte. Viele der grossen Arbeitgeber tun ihr Möglichstes ihre Angestellten aufzumuntern, im Kampfe um den Erfolg ihr Bestes zu leisten, und soweit wie dies in einer dichtbevölkerten Grosstadt möglich ist, wird aller schlechter Einfluss von ihnen ferngehalten.

Es gilt in Philadelphia als innere Pflicht eines jeden Mannes und jeder Frau, zu helfen, wenn sich die Gelegenheit dazu bietet, und so wird auf den gelegentlichen Besucher der Stadt ein günstiger Eindruck gemacht, der zeigt, dass Philadelphia noch immer die Stadt der "brüderlichen Liebe" ist.

Die Vereinigung Junger Christlicher Männer hat ihr Gebäude zwischen der 15. und Broad Strasse, an Arch Strasse, während sich das der entsprechenden Vereinigung von Damen an der 18. und Arch Strasse befindet.



Die Ridgeway Zweigbibliothek.



Wohngebaeude der Universitaet von Pennsylvania.

Philadelphia ist durchaus eine Universitätsstadt, und seine verschiedenen Lehranstalten werden jährlich von Tausenden von jungen Männern und Damen besucht, die hier Wissenschaften, Jurisprudens, Medizin, Zahnheilkunde, Maschinenkunde, Architektur, Kunst und andere Fächer studieren. Für sie sind ausgedehnte Wohngebäude vorbereitet. Die schönen Wohngebäude der Universität von Pennsylvania, die sich jetzt über mehrere Strassengevierte erstrecken, werden von keinen in der Welt übertroffen.

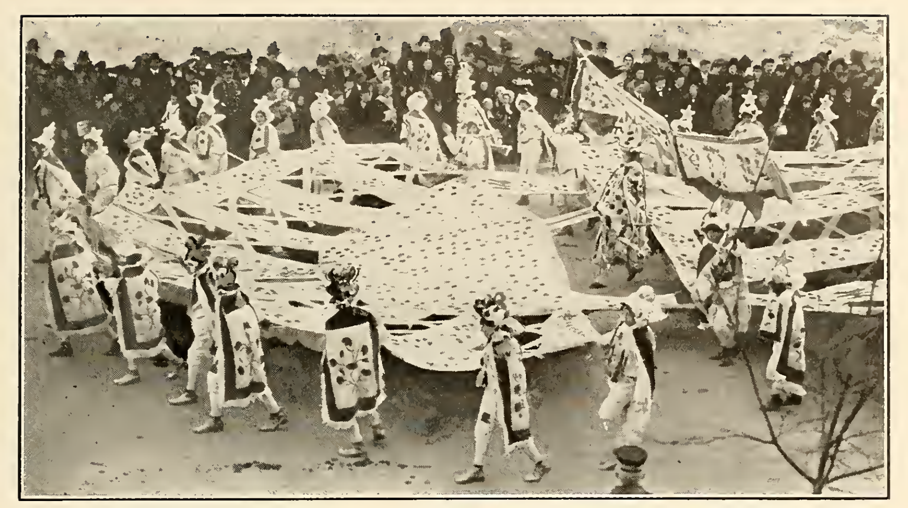
Es wird allgemein erwartet, dass das grosse städtische Armenhaus, das jedermann als "Blockley" kennt, bald aus der Nachbarschaft der Universität verlegt wird. Dadurch wird dann der jetzt von dem Armenhaus eingenommene Raum für die Ausdehnung des interessanten botanischen Gartens und für die Errichtung neuer Lehrgebäude der Universität frei. Noch mehr Raum wird vielleicht einmal gewonnen werden, wenn das Handels-Museum nach einem mehr central gelegenen Punkt verlegt wird, und die jetzt von ihm gebrauchten Räumlichkeiten der Universität zur Verfügung gestellt werden. Das schöne Gebäude, das der zahnärztlichen Heilkunde durch das Testament Evans gewidmet ist, wird sich bald an an der Spruce Strasse nur wenige Häusergevierte westlich der bestehenden Gruppe erheben.



Das Schiff "Welcome" in den Festlichkeiten der Gruenderwoche, September, 1908.

Philadelphia im Festkleide

Keine andere Stadt in Nord-Amerika hat einen ausgesprocheneren Sinn für das Malerische als die alte Quäkerstadt. Wenn sie einmal das Festgewand anlegt, wie sie es in nicht allzulangen Zwischenräumen tut, dann trägt jeder sein Bestes bei, um das Fest glänzend zu gestalten. Unsere grossen und wirkungsvollen Strassen-Umzüge der vergangenen Jahre stehen den berühmten Carnevalsfestlichkeiten in New Orleans würdig zur Seite. Jedes Jahr wird in Philadelphia mit einem besonders bemerkenswerten Umzug begrüsst. Verschiedene Vereine, die sich besonders zu diesem Zweck bilden, durchziehen verkleidet und geschmückt in einem grossen Festzug die Hauptstrassen der Stadt. Die Stadtverwaltung setzt freigebig bedeutende Geldpreise aus, die den Vereinen mit den besten Kostümen zufallen. Diese Begrüssung des neuen Jahres wird von Jahr zu Jahr eindrucksvoller und interessanter. Gegenwärtig trifft man in literarischen und künstlerischen Kreisen ausgedehnte Vorbereitungen, um die eigenartigen und schönen historischen Umzüge, die in England so erfolgreich waren, auch bei uns einzubürgern. Sie werden im kommenden Oktober im Fairmount Park unter sachverständiger Leitung abgehalten werden und sich über mehrere Tage ausdehnen.



Jaehrlicher Neujahrs-Umzug der verkleideten "Mummers" Klubs.

Hotels, Klubs und Theater

Die besten Hotels der Stadt sind:

		Per Tag und aufwärts.
Aldine Hotel	1914 Chestnut St.	$2.00
		P 4.00
Bartram	33. und Chestnut St.	
Bellevue-Stratford Hotel	Broad und Walnut St.	2.00
Bingham (neu)	11. und Market St.	1.50
Colonnade Hotel	15. und Chestnut St.	1.50
Continental Hotel	9. und Chestnut St.	1.00
		P 4.00
Dooner's Hotel (Nur für Herren)	10. St. nördl. Chestnut St.	1.00
Green's Hotel	8. und Chestnut St.	1.00
Guy's Hotel	7. nördl. Chestnut St.	
New Hotel Hanover	12. und Arch St.	
Keystone Hotel	1524-42 Market St.	.75
Lorraine	Broad und Fairmount Ave.	
Hotel Majestic	Broad und Girard Ave.	2.00
Normandie	36. und Chestnut St.	P 3.50
Rittenhouse Hotel	22. und Chestnut St.	1.50
St. James	13. und Walnut St.	2.00
Hotel Walton	Broad und Locust St.	1.50
Windsor Hotel	Filbert, westl. von 12. St.	1.00
		P 2.50

Verschiedene andere Hotels, Restaurants, Miethäuser und Pensionen, deren Preise sich auf 50 Cent und mehr den Tag stellen, befinden sich in allen Teilen der Stadt und bieten denen, die billiger wohnen wollen, ein gutes Unterkommen.



Die Freimaurer Loge.



Das altertuemliche Haus des Philadelphia "Sketch Club," des aeltesten Kunstvereins in Amerika.

Vereins- und Klub-Adressen

Ein teilweises Verzeichnis der bedeutendsten Klubs und Vereine: Die hier nicht aufgeführten, stehen im Stadtadressbuch verzeichnet.

Acorn	1618 Walnut St.
Art, von Philadelphia	220 S. Broad St.
Athletic, von Philadelphia	1626 Arch St.
Automobile, von Philadelphia	1409 Walnut St.
Bachelor's Barge	Fairmount Park
Bala Golf	Conshohocken Ave. südl. der Stadt-Grenze
Building Trades	24 S. 7. St.
Business und Professional Men's	1232 Chancellor St.
Catholic	1403 Locust St.
Church, Protestant Episcopal	12. und Walnut Sts.
City	1418 Walnut St.
Clover, Hotel Bellevue-Stratford	Broad und Walnut Strasse
College Club	202 Fuller Gebäude
Cornell	109 S. Juniper St.
Drug, von Philadelphia	512 Arch St.
Engineer's	1317 Spruce St.
Five O'clock, Bellevue-Stratford	Broad und Walnut Strasse
Florists, Horticultural Hall	Broad Str. südl. von Locust St.
Franklin Inn	Camac Str. südl. von Walnut St.
Frankford Country	Oxford Weg bei Leiper, Frankford



Im Geschaeftsviertel.
Im Vordergrund das "North American" Gebauede,
im Hintergrund das Rathaus.



Der kaufmaennische Klub.

Germania Männerchor	1014 Devereaux, Lawndale
Germantown Cricket	Manheim bei Morris, Germantown
International League der Press Clubs	1024 Walnut St.
Jewelers'	1228 Chestnut St.
Lawyers', von Philadelphia	1507 Walnut St.
Manufacturer's, von Philadelphia	Broad und Walnut Strasse
Mask und Wig, von U. von P. . . .	310 Quince St.
Mercantile	1422 N. Broad St.
Merion Cricket	Haverford, Pa.
New Century	124 S. 12. St.
Pen und Pencil	1026 Walnut St.
Philadelphia	1301 Walnut St.
Philadelphia Cricket	Wissahickon Heights
Philadelphia Sketch	Camac St. südl. Locust St.
Philadelphia Turf	1421 Walnut St.
Philopatrian	1411 Arch St.
Poor Richard	239 S. Camac St.
Princeton	114 S. 15. St.
Quaker City Motor	Hotel Walton
Racquet Club	6. südl. von Walnut St.
Rittenhouse	1811 Walnut St.
Sons von Delaware	600 Betz Gebäude
Southern von Philadelphia	1810 Chestnut St.
Undine Barge von Philadelphia . .	Fairmount Park
Union League	Broad und Sansom Strasse
University	1510 Walnut St.



Das Gebaeude der Real Estate Trust Co.



Academy of Music.

Vergnuegungen

Fast alle Vergnügungsplätze liegen in der Mitte der Stadt: Die Academie of Music, Adelphi Theater, Broad St. Theater, Chestnut St. Theater, Chestnut St. Opern Haus, Keith's (Varietée), Lyrik Theater, Forrest Theater, und Walnut St. Theater, das letztere ist das älteste Theater Amerikas. Das prächtige Opernhaus (Grand Opera House) liegt in der oberen Stadt an der Broad St. Im Sommer bieten eine grosse Anzahl in und an der Stadt liegender Parke vorzügliche Konzerte und verschiedene Anziehungen für einen grossen Teil der Bevölkerung.

Fremde werden besonders von unserem National Spiel, Base Ball, angezogen werden, das am besten in einer der beiden prächtigen Arenen beobachtet werden kann, die diesem volkstümlichen Sport gewidmet sind. Der Philadelphia Base Ball Park befindet sich an der Broad und Huntingdon St., während jener der "Athletics," der vorjährigen Weltmeisterschaftsspieler, an der 21. Str. und Lehigh Ave. gelegen ist. Die verschiedentlichen sportlichen Veranstaltungen der Universität von Pennsylvania werden auf dem Franklin Feld, einem der grössten Sportplätze Amerikas, abgehalten. Es grenzt an die Gebäude der Universität in West Philadelphia an, und ist nur wenige Schritte von den Handels Museen (Commercial Museums), entfernt.

Diese Arena ist der Schauplatz, auf dem jedes Jahr die Vertreter vieler Hochschulen vieler Staaten zum friedlichen athletischen Wettkampf zusammenkommen. Hier wird auch das alljährliche grosse Fussballspiel zwischen den Kadetten von West-Point und den Seekadetten von Annapolis abgehalten.



Die Chestnut Strasse westlich der 9. Strasse.



Der Bahnhof der Baltimore & Ohio Bahn.

Fahrpreise der Automobildroschken

(Die Kompagnie behält sich das Recht vor, die Preise ohne vorherige Ankündigung zu ändern.)

Die erste halbe Meile oder Teil derselben .... 30 Cents
Jede weitere viertel Meile .... 10 Cents
Je 6 Minuten Warten .... 10 Cents

Bemerkungen

Für jeden kleinen Koffer oder jedes Paket, das auf dem Fahrersitz untergebracht wird, werden 20 Cents berechnet.

Automobildroschken werden schnellstens, bei Tag oder Nacht, auf telephonischen Anruf hin, nach irgend einer Adresse geschickt. Befindet sich diese innerhalb einer halben Meile von der nächsten Wartestelle, so wird nichts berechnet, beträgt aber die Entfernung mehr als eine halbe Meile, so wird für jede weitere Meile oder ihren Bruchteil ein Zuschlag von 20 Cents erhoben. Sollte das Automobil an einen Punkt, der weiter als drei Meilen vom Rathaus entfernt ist, entlassen werden, so muss der Fahrgast für jede Meile oder ihren Bruchteil (über jene 3 Meilen hinaus), 20 Cents bezahlen. Fahrgeld und Chausseeabgaben müssen auch vom Fahrgast getragen werden.



Die Ridgeway Zweigbibliothek.

Kurzgefasste Angaben ueber Philadelphia

Philadelphia ist der Geburtsort der Unabhängigkeitserklärung, der Verfassung der Vereinigten Staaten und der amerikanischen Flagge. Die erste Münze und die erste Postanstalt der Vereinigten Staaten sind hier eröffnet worden.

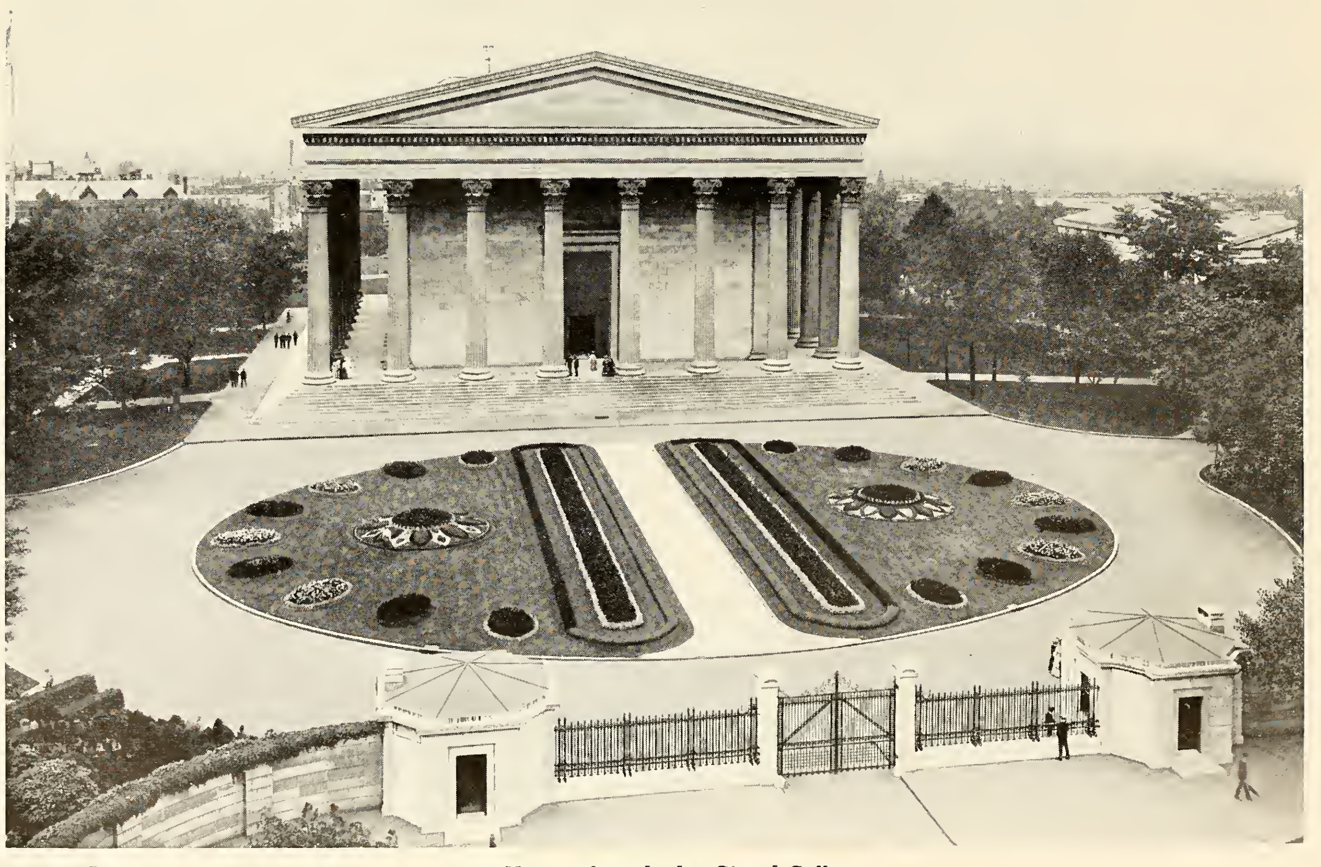
Alle Kriege der Vereinigten Staaten sind hier finanziert worden.

Die Stadt birgt 1,400 Vereine, die der Besserung der Verhältnisse unter den Armen dienen, einer von diesen ist die Unterbringungskommission (Housing Commission), die jene Stadtteile umbauen oder verbessern will, in denen das grösste Elend herrscht.

In dem Girard College besitzt Philadelphia das grösste und reichste Waisenhaus der Welt Es ist von einem französischen Matrosen, der sich zum Grosskaufmann in der hiesigen Stadt heraufarbeitete, gegründet worden. Das Kapital, das von der Stadt verwaltet wird, beläuft sich auf mehr als $25,000,000, die in zinsentragenden Wertpapieren und Grundstücken angelegt sind.

Philadelphia hat 2 grosse Universitäten, 6 medizinische Schulen, 311 öffentliche Schulen, 334 Krankenhäuser und 846 Kirchen.

Fairmount Park ist der grösste Park der Welt. Ausser diesem



Das Hauptgebauede des Girard College.
Errichtet 1830 von Stephen Girard fuer arme Waisenknaben.



Die aelteste Bank Amerikas.

gibt es noch sechsundfünfzig kleinere Parke und öffentliche Plätze. Das Parksystem wird um die ganze Stadt herum ausgedehnt.

Die Amerikanische Philosophische Gesellschaft (American Philosophical Society), die 1743 von Benjamin Franklin gegründet worden ist, nimmt unter den wissenschaftlichen Anstalten des Landes die erste Stelle ein.

Die Bank von Nord-Amerika (The Bank of North America) war die erste privilegierte Bank in den Vereinigten Staaten.

Die erste Feuerversicherungsanstalt in den Vereinigten Staaten war die "Philadelphia Contributionship."

Die erste juristische und die erste medizinische Schule des Landes wurden hier eröffnet, als das Land noch Kolonie Englands war.

In der hiesigen Stadt wurde das erste amerikanische Klavier verfertigt, und der Wissahickon drehte die Räder der ersten Papiermühle. Die Stelle ist jetzt in den Fairmount Park eingeschlossen.

Das älteste Geschäftshaus in Amerika, Francis Perot Sons Malting Company, besteht noch jetzt hier. Diese Gesellschaft besitzt die erste stehende Maschiene, die in diesem Lande gebraucht wurde.

Die erste Buchstabengiesserei, die erste öffentliche Bibliothek, und die ersten Wasserwerke in Amerika sind hier errichtet worden.



Der Platz vor der Unabhaengigkeits Halle.



Die Baldwin Lokomotiven Fabrik.

Industrieelle Angaben

Das grösste industrieelle Privatunternehmen in der Stadt ist die Baldwin Lokomotiven Fabrik (Baldwin Locomotive Works), die zwischen 12.000 und 15,000 Mann Beschäftigung gibt und acht Lokomotiven den Tag fertigstellen kann.

Die Stadt Philadelphia nimmt die Führerstelle ein, in dem Schiffsbau, in der Teppich,- Leder,- Strumpfwaren,- Strickwerk,- Filzhut,- Sägen,- Ölutch,- und Strassenbahnwagenfabrikation. Sie steht an zweiter Stelle in der Herstellung von Schmelzhütten,- und Maschienenfabrik-Artikeln, in der Zucker-und Petroleum-Raffinerie, in der Wollwaren,- Chemikalieen,- Drogenpräparaten,- Färb-und Appretier,- Tauwerk-und Strick-Industrie.

In der Stadt befinden sich 1,000 Grosshandlungshäuser, 105 National Banken und Trust Compagnieen, mit einem Kapital und Überschuss von $170,000,000 und mit Einlagen von $600,000,000.

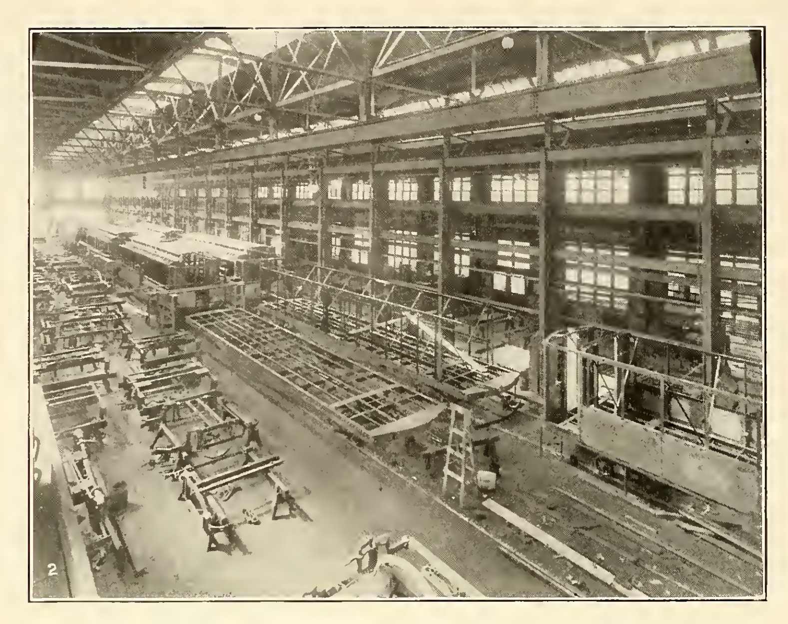
Kleinere Einleger haben für knappe Zeiten durch Ersparnisse von ungefähr $200,000,000 in fünf Sparbanken Vorsorge getroffen. Von diesem grössen Betrage sind bei der Philadelphia Spargesellschaft (Philadelphia Saving Funds Society) mehr als $106,000,000 hinterlegt.

Es gibt viele grosse Arbeitgeber in Philadelphia, die sich das Wohl ihrer Angestellten besonders angelegen sein lassen, und alles tun, um den Ehrgeiz und die Sparsamkeit unter ihnen zu ermutigen. Eine grosse Hutfabrik verteilte letztes Jahr an ihre Angestellten Weihnachtsgeschenke, deren Wert sich auf $250,000 belief.

Es ist eine bekannte Tatsache, die oft von denen, die sich mit den Fortschritten unser mechanischen Industrieen vertraut gemacht haben. erwähnt wird, dass der Arbeiter der letzten Generation der Kapitalist und Führer von heute ist. Es gibt keinen besseren Beweis dafür, als dass ein deutscher Knabe im Laufe der Zeit es zum Bürgermeister unseres Gemeinwesens gebracht hat.



Die Franklin Zucker Raffinerie.



Zusammenstezraum der Brill & Co. Waggon-Fabrik.

Philadelphias Fabriken

Wenn man die Statistiken der Erzeugnisse Philadelphias vom Jahre 1909 mit denen des Jahres 1904 vergleicht, die beide vom statistischen Büro (Bureau of Census) veröffentlicht worden sind, ergibt sich ein bedeutender Fortschritt auf allen Gebieten: Fabriken, Fabrikaten und Arbeitern.

	Statistik		Zunahme in Prozenten
	1909	1904	1904-1909
Anzahl der Fabriken	8,381	7,087	18
Angelegtes Kapital	$692,115,000	$520,179,000	33
Kosten des gebrauchten Materials	430,799,000	333,352,000	29
Gehälter und Löhne	166,129,000	133,037,000	25
Nebenausgaben	68,897,000	55,449,000	24
Wert der Fabrikate	749,183,000	591,388,000	27
Wert erhalten durch Fabrikation (Fabrikate weniger Materialkosten)	318,384,000	258,036,000	23
Angestellte—Anzahl der bezahlten Beamten und Commis	33,473	22.839	47
Durchschnittsgehalt der während des Jahres angestellten Lohnarbeiter	252,221	228,899	10

Die Zahlen, die sich auf die 92 Dampfwäschereien in der Stadt beziehen, sind nicht in die obenstehende Tabelle eingeschlossen. In dieser Industrie beträgt der Wert der geleisteten Arbeit mehr als $3,000,000 Gehälter und Löhne betragen ungefähr 50 Prozent davon.



Dieses alte Gebaeude ist im Laufe der Zeit das Heim verschiedener Handelsvereine gewesen. Zur Zeit birgt es die Aktien Boerse, die bald in ihr neues Gebaeude an der Walnut Str. oestlich der Broad Str. uebersiedeln wird.



Das Direktoren Zimmer der Handelskammer in der Boerse.

Fuehrende Geschaeftsorganisationen

Die Handels Kammer (Chamber of Commerce), die frühere Handelsliga (Trades League of Philadelphia), wurde im Jahre 1891 gegründet. Ihr Zweck war die Geschäfte in der Stadt im allgemeinen zu heben. Geschäftsstelle: Börse. 5. Str. Eingang. Offen an jedem Geschäftstag.

Der Handelsrat (Board of Trade), gegründet im Jahre 1833, inkorporiert im Jahre 1838, widmet sich dem allgemeinen Fortschritt des Wohlstandes des Gemeinwesens. Die Mitglieder sind Vertreter aller Zweige der Industrie, die das Wohl der Allgemeinheit im Auge haben. Geschäftsstelle: Börse.

Die Handels Börse (Commercial Exchange), gegründet 1854 als Corn Exchange Association. Ihr Hauptzweck ist es den Mitgliedern, die sich mit dem Innen- und Aussenhandel von Getreide, Mehl, Lebensmitteln und Früchten befassen, an die Hand zu gehen. Börse: Erdgeschoss.

Die Aktien Börse (Stock Exchange), ist der Handelsmittelpunkt für den An-und Verkauf von Wert-Papieren. 3. und Walnut Str. Sie wird in kurzer Zeit in ihr neues Gebäude an Walnut Str. östlich von Broad Str. umziehen.

Die Bauunternehmer Börse (Master Builders' Exchange), ge-



Die Bauunternehmer Boerse.

gründet 1887. Diese einflussreiche Gesellschaft befindet sich in dem Gebäude 18 S. 7. St. Im Erdgeschoss befindet sich eine ununterbrochene Ausstellung von allen Gegenständen, die im Baugewerbe Verwendung finden. Viele Gesellschaften, die mit dem Baugewerbe verknüpft sind, haben ihre Büros in diesem Gebäude. In der ersten Etage ist ein grosser Versammlungsraum und die Sitzungszimmer für die verschiedenen Kommissionen. Zu ihren Mitgliedern zählen alle bedeutenden hiesigen Bauunternehmer, und Firmen, die mit Baumaterial handeln. Es ist die älteste Börse in ihrer Art in diesem Lande, und ist das Vorbild für ähnliche Unternehmungen in anderen Städten gewesen. Auch war sie von bedeutendem Einfluss bei der Gründung der Nationalen Vereinigung der Bauunternehmer Börsen (National Association of Builders' Exchanges). Offen: An jedem Wochentag.

Die Vereinigung der Kaufleute und Fabrikanten (Merchants' and Manufacturers' Association). Diese tätige Vereinigung wurde nicht nur geschaffen, um die Fabriktion und die Verkaufsmöglichkeiten der Stadt zu heben, oder um die verschiedenen Männer, die in der heutigen



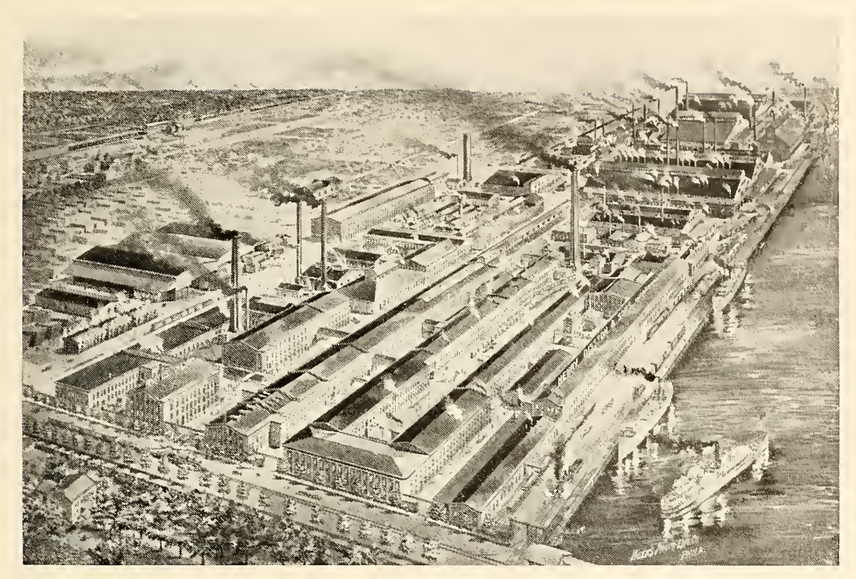
Das Boersenzimmer der Bauunternehmer-Boerse.

Geschäftswelt tätig sind, zusammenzubringen, sondern auch um alle Frachtunkosten und ähnliche Kleinigkeiten in dem Warenverkehr auszugleichen und so die einzelnen Mitglieder von unangenehmen Kleinigkeiten zu befreien. Die Räume der Vereinigung befinden sich an der Nord-Ost Ecke der 13. und Market Str. Sie sind an jedem Wochentag geöffnet.

Im Jahre 1911 wurden 16,215 Bauten in Philadelphia ausgeführt, deren Wert sich auf $40,030,985.00 belief. Sie umfassen:

7,633 Zwei Etagen Häuser. Kosten	$15,959,075.00
965 Drei Etagen Häuser. Kosten	4,505,965.00
3 Vier Etagen Häuser. Kosten	56,500.00
Veränderungen und Erweiterungen von bestehenden Gebäuden, 6,127	9,294,810.00
66 Fabriken gebaut. Kosten	2,873,535.00
47 Werkstätten gebaut. Kosten	61,155.00
46 Läden gebaut. Kosten	187,625.00
30 Warenhäuser. Kosten	879,650.00
40 Häuser für kleine Etagen	1,048,200.00

Den Rest bildeten kleinere Bauausführungen.



Die Disston Saegefabrik, Tacony, Philadelphia.

Ausfuehrender Kommissionsausschuss fuer die Verbesserung des Hafens Philadelphia und des Delaware und Schuylkill

Bei einer Versammlung des Handelsrates Philadelphias, die am 17. Januar 1887 abgehalten wurde, wurde ein Beschluss nebst Einführungsschrift betreffend Ernennung eines Ausschusses abgefasst, der die Ausführbarkeit einer Beseitigung der Smith und Windmill Inseln nebst der angrenzenden Bänke in Erwägung ziehen sollte. Zugleicher Zeit wurde dieser Ausschuss auch ersucht sich mit der Handelsbörse und dem Seehandelsamt und anderen ähnlichen Vereinigungen in Verbindung zu setzen.

Die Lage dieser Inseln gerade vor der Stadt und die Enge des Schiffahrts-Kanales zwischen ihnen und den Anlegeplätzen machte eine weitere Ausdehnung dieser, in den Fluss hinein, zu einer Unmöglichkeit.

Die Hafenkommission, die damals bestand, hatte auf Bericht des ratgebenden Ausschusses hin eine weitere Verschiebung der Hafenmeistergrenze (Port Wardens' Line), die die Länge der Anlegeplätze festlegt, als gefährlich und unklug abgelehnt.

Die Anregung, die in dieser Bewegung vom Handelsrat gegeben worden war, fand allseitige Unterstützung und sicherte sich die Genehmigung der Handelsbörse und des Seehandelsamtes zu.

Es wurde nun sofort zur Tätigkeit geschritten. Eine Resolution wurde vorbereitet und dem Kongress vorgelegt, in der darum nach-



Das Arkaden Gebauede.



Eine alte Strasse in der unteren Stadt.

gesucht wurde, dass ein Beschluss gefasst werden möge, demzufolge Erhebungen angestellt werden sollten, die sich mit der Möglichkeit einer Entfernung der Smith und Windmill Inseln und der angrenzenden Bänke zu befassen hätten.

Durch die Vermittlung unserer Vertreter in dem Kongress wurde das Fluss und Hafen Gesetz im Senat so ergänzt, dass der Kriegsminister ermächtigt wurde, einen Ingenieursrat zu ernennen, der den Delaware bei Philadelphia untersuchen und vermessen sollte, um die Möglichkeit einer Entfernung der Smith und Windmill Inseln und der angrenzenden Bänke festzustellen, und der zugleich darüber Bericht ablegen sollte, wieviel die Kosten betragen würden, und ob ein Bedürfniss für solch eine Verbesserung im Interesse der Schiffahrt vorläge.

Da diese Vorlage noch nicht in dieser Sitzung Gesetz wurde, konnte der Ingenieursrat nicht ernannt werden.

Ein Gesetz aber vom 11. August 1888 gewährte,—nachdem ein Bericht des Ingenieursrates, der gemäss eines Beschlusses des Kongresses vom 17. Februar 1888 ernannt worden war, eingelaufen war,—$500,000 für die Verbesserungen des Hafens durch Entfernung der genannten Inseln und einer Verkleinerung der Petty Insel.

In Folge dieser Gesetze rief die Kommission des Handelsrates eine Sitzung aller Gewerbe- und Handelsvereine der Stadt ein, die am



Die Bruecke der Pennsylvania Eisenbahn fuer die Verbindung nach der Kueste ueber den Delaware.

17. Oktober 1888 abgehalten wurde, und in der ·obiger ausführender Kommissionsausschuss gebildet wurde.

Von jener Zeit an bis zur Vollendung der Arbeit in dem Hafen, der Erweiterung der Delaware Ave. und der Erbauung einer neuen Schotte, hat der ausführende Kommissionsausschuss gänzlich und erfolgreich die Handels-und Seehandelsinteressen vertreten und die nötige Gesetzgebung veranlasst und erlangt, sowohl von Stadt wie Staat, die notwendig war, um diese grossen Verbesserumgen zu einem ergebnisreichen Ende zu führen.

Während sich dieser Ausschuss besonders mit den Arbeiten befasst hat, derentwegen er ins Leben gerufen worden war, hat er doch auch sein Möglichstes getan, um eine Verbesserung der Delaware und Schuylkill Kanäle herbeizuführen. Um dies zu erreichen, hat der Ausschuss gemeinsam mit den Staatsbeamten zusammen gearbeitet.

Gegenwärtig sind die folgenden Vereinigungen in der Kommission vertreten: Philadelphia Handelsrat, die Handelsbörse, das Seehandelsamt, die Apothekerbörse, die Grosshändlers und Importeursbörse, die Handelskammer, die Aktieen Börse, die Vereinigung der Schiffseigner und Kapitäne, der Fabrikanten Klub, die Holzhändlersbörse, die Bauunternehmersbörse.

Die Beamten sind: Geo. E. Bartol, Vorsitzender, W. F. Hagar, zweiter Vorsitzender, Henry A. Fry, Schatzmeister; W. R. Tucker, Schriftführer.

Die Zimmer des Handelsrats sind in der Börse, in der nach der 4. Strasse zu gelegenen Seite. Da dies ein bequemer Platz ist, hält auch der ausführende Kommissionsausschuss für die Verbesserung des Hafens Philadelphias und des Delaware und Schuylkill hier seine Sitzungen ab.



Die Unabhaengigkeits Halle.

Gebaeude und Plaetze von historischer Bedeutung

Die Unabhängigkeitshalle (Independence Hall), ist der Geburtsplatz der Unabhängigkeit der Vereinigten Staaten. In ihren Räumen wurde am 4. Juli 1776 die Unabhängigkeitserklärung unterzeichnet. Jeder Fremde, der eine kurze Spanne Zeit zur Verfügung hat, sucht dieses Gebäude auf. Das alte, ehrwürdige Gebäude mit den beiden kleinen Häuschen rechts und links, die wie eine Ehrenwache daneben stehen, liegt an der Chestnut Strasse, zwischen der 5. und 6. Strasse, Durch die Säulenhallen kann man einen Blick auf den "Independence Square" werfen. Das Zimmer, in dem die Erklärung der Unabhängig-



Das Zimmer der Unterzeichnung der Unabhaengigkeits Erklaerung.



Carpenter's Hall. Der Sitz des ersten kontinentalen Kongresses, 1774.

keit unterschrieben worden ist, liegt links vom Eingang. In ihm befinden sich noch dieselben Möbel wie seiner Zeit. Das Zimmer des obersten Gerichtshofes liegt ihm gegenüber. Die Freiheitsglocke (Liberty Bell), wird in der Mittelhalle aufbewahrt. Eine grössere Portraitsammlung von bedeutenden Männern der damaligen Zeit befindet sich im oberen Stockwerk. Museen, die Erinnerungen an die Revolution und die Tage, als dieses Land noch Kolonie war, enthalten, sind in den beiden Seitengebäuden untergebracht. Das Haus an der



Die Christus Kirche.



Washington's Hauptquartier in Valley Forge, 1777 und 1778. Hier wurde die Amerikanische Armee von Baron von Steuben organisiert und einexerziert.

Ecke der 6. und Chestnut Str., ein Teil der Häusergruppe, diente in den Jahren von 1791 bis 1800 als Kapitol der Vereinigten Staaten. Dieses Gebäude wird zur Zeit in seinem alten Stil wiederhergestellt. Die Unabhängigkeitshalle ist an jedem Wochentage geöffnet.

Die Christus Kirche (Christ's Church), an der zweiten Strasse nördlich der Market Strasse, und die alte Schwedische Kirche (Old Swedes' Church) an der Swanson Str. in der Nähe der Washington Ave. stehen wegen ihrer geschichtlichen Erinnerungen, besonders aus den Tagen der Kolonie, hoch im Ansehen.

Das Fahnen-Haus (The Flag House), in dem, der Uberlieferung nach, Betty Ross die erste amerikanische Fahne fertiggestellt hat, befindet sich 229 Arch Str., das Grab Benjamin Franklins ist zwei Strassen weiter westlich an der Ecke der 5. und Arch Str. Das Haus William Penn's steht im Fairmount Park westlich von der Girard Ave. Brücke.

Das Denkmal zur Erinnerung an den Vertrag Penn's mit den Indianern (Penn Treaty Monument), steht in dem kleinen Park gleichen Namens am oberen Delaware. Es bezeichnet die Stelle, wo unter der historischen Ulme William Penn mit den Indianern verhandelt haben soll, die damals noch dieses schöne Stück Land bewohnten.



Ein Teil der Universitaets-Gebaeude in West Philadelphia.



Die Pennsylvania Akademic der schoenen Kuenste.

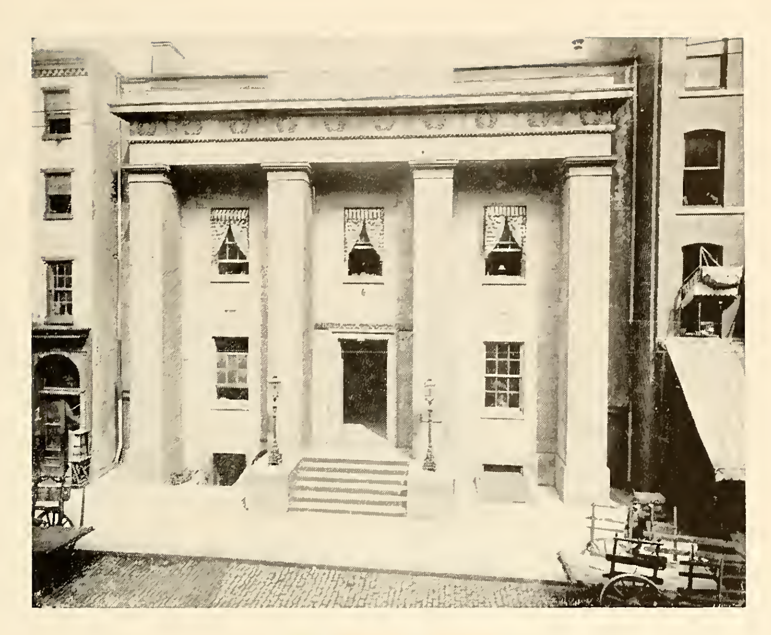
Die Muenze der Vereinigten Staaten

Dies ist das teuerste und interessanteste der Regierungsgebäude in der Stadt. Es liegt an der 16. und Spring Garden Str. Es ist die grösste Münze dieses Landes. Zweidrittel aller unserer Münzen gehen aus ihr hervor. Besucher werden nicht nur die Entstehung der Münzen, sondern auch die grosse numismatische Sammlung interessant finden.

Wissenschaft, Kunst und Geschichte

Die Amerikanische Philosophische Gesellschaft (American Philosophical Society), die noch immer ihr altes Heim an der östlichen Seite des Independent Square innehat, kann auf fast zwei Jahrhunderte gesegneter Arbeit zurückblicken. Sie wurde im Jahre 1743 von einem unserer befähigsten und grössten Bürger, Benjamin Franklin, gegründet. Sie befindet sich seit 121 Jahren in demselben Gebäude. Ihre umfassende Bibliothek ist ein schlagender Beweis für den Fortschritt den wissenschaftliche Kenntnis in moderner Zeit gemacht hat. Ihre Räume enthalten neben vielen Portraits auch viele interessante

Die Muenze.



Das Franklin Institut.

mechanische Modelle. Geöffnet: Täglich, mit Ausnahme des Sonntags, von 10 Vorm. bis 1 Nachm.

Das Franklin Institut (The Franklin Institute), wurde 1824 zur Fortbildung der mechanischen Künste gegründet. Auch dieses Institut hat noch immer die von der Zeit geheiligten Räume inne, 15 S. 7. Str. Zu seinen Mitgliedern zählen Fabrikanten, Erfinder, Ingenieure und Mechaniker. Eine grosse und wertvolle Nachschlagebücherei so wie die veranstalteten Vorträge sind frei für jeden, der kommen will. Geöffnet: An jedem Wochentag.

Die Naturwissenschaftliche Akademie (The Academie of Natural Science). Diese wichtige im Jahre 1812 gegründete Anstalt hat den Zweck die Naturwissenschaft und die Geschichte der Natur zu erforschen. Ihre Veröffentlichungen erstrecken sich auf Entdeckungen und naturwissenschaftliche Gebiete. Das grosse Museum, das viele ausgestopfte Tiere enthält, wird gut besucht. Freie Vorträge werden fast das ganze Jahr hindurch gehalten. 19. und Race Str.

Wagners freies Institut (The Wagner Free Institute), wurde vom Professor William Wagner in Jahre 1859 ins Leben gerufen. Es dient dem volkstümlichen Studium von Geologie, Mineralogie, Chemie, Physik und Maschinenkenntnis. Zu ihm gehört ein ausgedehntes naturwissenschaftliches Museum und eine umfassende Bibliothek; auch wird für Vorträge im Winter Sorge getroffen. Am Mittwoch und Sonnabend ist es von drei bis fünf geöffnet. 17. und Montgomery Str.



Die Bibliothek Philadelphias.

Das Museum für Wissenschaft und Kunst (The Museum of Science and Art) ist mit der Universität verbunden. Die schönen Gebäude, die eine unschätzbare Sammlung von alten und neuen Gegenständen bergen, liegen an der Spruce Str. östlich der 34. Str. Viele wissenschaftlichen Forschungsreisen, die nach Babylon und in die biblischen Länder geführt haben, haben hier ihren Ursprung gehabt.

Die Bibliothek Philadelphias (The Philadelphia Library), die von der Bibliotheks-Vereinigung von Philadelphia geleitet wird, befindet sich an der Locust Str. östlich von Broad Str. Dieselbe Vereinigung, die von Benjamin Franklin und seinen Freunden im Jahre 1731 gegründet worden war, unterhält auch die Ridgeway Zweigbibliothek an der Broad und Christian Str. Diese letztere hat ihr Unterkommen in einem prachtvollen in griechischem Stile erbauten Hause gefunden, das gänzlich frei, rings von Rasen umgeben, daliegt. Beide Bibliotheken sind die Quellen der Erkenntnis, aus denen viele Einwohner Philadelphias geschöpft haben.

Die Kaufmännische Bibliothek (The Mercantile Library), wird von einer Vereinigung von Kaufleuten überwacht, die im Jahre 1821 gegründet worden ist. Dieses allgemein beliebte Institut liegt zentral an der 10. Str. nördlich der Chestnut Str. Wie auch die anderen inkorporierten Bibliotheken ist sie frei.



Die kaufmaennische Bibliothek.

Das System der Frei-Bibliotheken Philadelphias ist ein Teil der Stadtverwaltung. Das Hauptgebäude und die Geschäftsstellen befinden sich an der 13. und Locust Str. Die verschiedenen Zweigbibliotheken sind über die ganze Stadt verteilt. Der Bibliothekar verwaltet auch die Carnegie Bibliothekskasse in Philadelphia, aus der 30 prächtige und bequem gelegene Gebäude errichtet werden, von denen 15 bereits dem öffentlichen Gebrauch übergeben sind und stark besucht werden.

Der Verein für die Geschichte Pennsylvanias (The Historical Society of Pennsylvania). Innerhalb der letzten Jahre sind die unschätzbare Bücherei, die Handschriften, die Flugblätter und Gemälde, die während der vielen Jahre des Bestehens des Vereines gesammelt worden sind, in ein neues, geräumiges, feuerfestes Gebäude überführt worden, wo sie so sicher vor aller Zerstörung sind, wie es menschliche Erfindungskraft machen kann. Der ursprüngliche Freibrief der Stadt Philadelphia, die erste Abtretungsurkunde der Indianer an William Penn, die Handschrift der ersten Gesetzentwürfe im Jahre 1682, die von den ersten englischen Kolonisten der Provinz vereinbart wurden, sind einige der Schätze, die hier aufgehoben werden. Eine vollständige Zeitungssammlung, deren Beginn weit zurück liegt, steht den Studierenden der Staats-und Stadtgeschichte zur Verfügung. Die Räume der Gesellschaft sind an jedem Wochentag geöffnet. 13. und Locust Str.



Das Drexel Institut.

Die Akademie der schönen Künste (The Academy of Fine Arts), ist das älteste Kunstinstitut Amerikas. Im Jahre 1905 feierte es sein hundertjähriges Jubiläum. Es hat immer eine Führerstelle in der Kunstentwicklung Amerikas eingenommen. Aus seinen Klassen sind eine grosse Anzahl Herren und Damen hervorgegangen, die bedeutendes in der Malerei, Bildhauerei oder Illustrationskunst geleistet haben. Die Gallerie der Akademie an der Broad Str., nördlich von Arch Str. enthält eine Sammlung sehr sehenswerter Gemälde. Sie ist täglich geöffnet, auch am Sonntag Nachmittag.

Das Pennsylvania Museum und die Industrie Schule, die jetzt in ihrem 36. Lebensjahr steht, wurden gegründet, um die angewandten Künste zu lehren. Ihr Lehrplan umfasst nur Fächer, die mit der Industrie zusammenhängen. Die Schulen befinden sich in dem altmodischen Gebäude an der Pine und Broad Str. Die würdige Erinnerungshalle (Memorial Hall), ursprünglich die Kunsthalle der Centenar Ausstellung, enthält jetzt eine sehr wertvolle Sammlung von Schnitzereien, Webereien, keramischen Erzeugnissen, Kuriositäten und Gemälden.

Das Drexel Institut (The Drexel Institute), verdankt seine Entstehung dem Vermächtnis des verstorbenen A. J. Drexel. Auch diese Anstalt dient in erster Linie dem Unterricht in allen Fächern der Industrie. Sie besitzt auch eine interessante Sammlung von Kunstgegenständen und Gemälden. Freie Vorträge und Konzerte bilden einen besonderen Anziehungspunkt. Sie ist an jedem Wochentag geöffnet.



Eingeborene Weberin auf den Philippinen, Handels Museum.

Die Museen Philadelphias

Die Museen Philadelphias, besser unter dem Namen "Handels Museen" (Commercial Museums) bekannt, wurden im Jahre 1894 von der Stadt gegründet, um die Kenntnisse und das Interesse sowohl für das Rohmaterial wie auch für die verarbeiteten Produkte fremder Länder zu heben und dadurch die Ein- und Ausfuhr von und nach dem Ausland zu beleben. Der Grundstock dieser ständigen Ausstellung wurde von der Columbia Weltausstellung in Chicago infolge dei Bemühungen Dr. W. P. Wilsons gekauft. Dr. W. P. Wilson ist auch seit der Gründung der Direktor des Museums. Viele und wichtige Ausstellungsgegenstände sind inzwischen auch auf der Pariser Ausstellung 1900, der Pan-Amerikanischen 1901, und der Louisiana Jubiläums Ausstellung 1904 erworben worden. Viele fremde Regierungen haben die Ausstellungen ihrer Lander ergänzt, um die Erzeugnisse ihres Landes so vollständig wie möglich vor Augen führen zu können. Dr. Wilson, als Vorsitzender der Regierungsvertreter für



Das erste der drei Gebauede des Handelsmuseums.
Ununterbrochene Ausstellung von Erzeugnissen aller Laender. Handels Bibliothek und Auslandhandels-Buero.



Ein Blick in das Handels-Museum.

die Philippinen, die jene berühmte Vorführung der Entwicklung der Philippinen auf der Ausstellung in St. Louis zusammengestellt hatten, war so glücklich diese Sammlung den Schätzen des Museums hinzufügen zu können. Malerische und belehrende Ausstellungen werden hier dem Besucher so zugänglich gemacht, dass er sich ein Bild über die Rohstoffe, die verarbeiteten Stoffe, die Handwerkszeuge und Waffen der entferntesten Länder machen kann. Unter ihnen sind vertreten: China, Japan, Formosa, Indien, Hinterindien und Siam. Die in Afrika gesammelten Gegenstände bilden die vollständigste Sammlung in der Welt. Die Süd-See Inseln sind durch eine ausgedehnte Vorführung ihrer Erzeugnisse vertreten. Die Ausstellungen des romanischen Amerikas nehmen einen grossen Raum ein.

Einige Jahre hindurch befand sich das Museum in dem alten Pennsylvania Gebäude an der 4. Strasse; vor zehn Jahren aber wurde es in die grossen Gebäude überführt, die es jetzt beherbergen. Es liegt

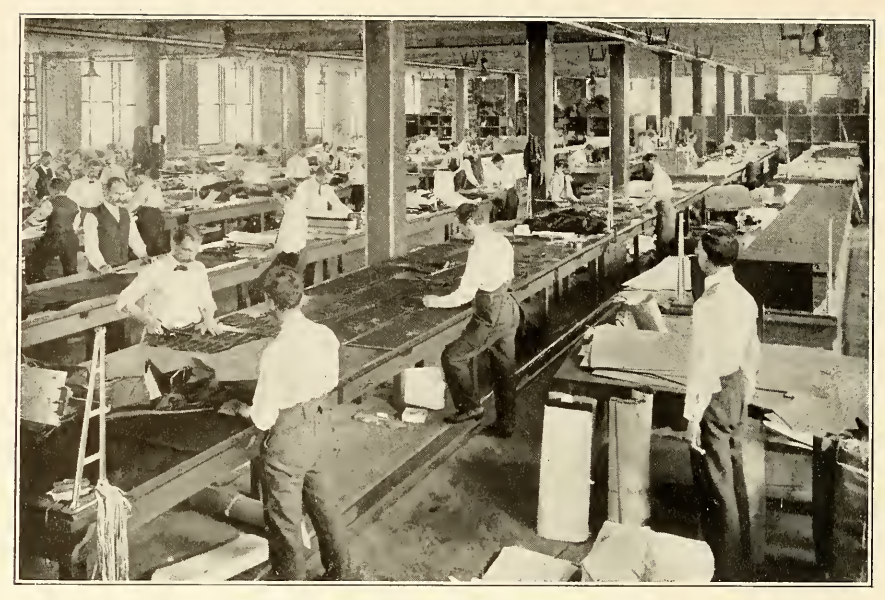
Die Pennsylvania Blinden Schule, Overbrook.

jetzt am westlichen Ufer des Schuylkill südlich von Spruce Strasse. Die drei zweistöckigen Gebäude erstrecken sich über eine Fläche von je 40,000 Quadratfuss und sind aus Stahl, Cement und Ziegel erbaut. Das erste derselben, siehe Abbildung, ist mit Terrakotta verkleidet worden. Die Geschäftsräume des Museums, die Arbeitsräume und die grosse Bibliothek sind in demselben Gebäude untergebracht. Als einen Teil seiner erzieherischen Aufgabe hat die Leitung des Museums an die verschiedenen Schulen im Staate ungefähr fünfzehnhundert Sammlungen von Handelsprodukten verliehen. Zu diesen Sammlungen gehören Photographieen und Karten, die das genauere Studium der betreffenden Plätze erleichtern sollen. Negative für Lichtbildervorträge werden ununterbrochen hergestellt. Diese werden dann an Schulen zum Gebrauch in den täglichen Vorträgen verliehen. Sie finden auch in den öffentlichen, sonnabendlichen Vorträgen, die im Museum gehalten werden, Verwendung. Diese Bilder, die sich gewöhnlich auf Reisen beziehen, werden von erfahrenen Reisenden beschrieben und geben meistens einen farbenprächtigen Eindruck der betreffenden Gegend.

Eine der wichtigsten Tätigkeiten der Museumsverwaltung liegt in der Geschäftsstelle für Handel in fremden Ländern (Foreign Trade Bureau). Durch diese Stelle wird den Fabrikanten alle notwendige Auskunft für die Ausdehnung ihres Exportgeschäftes verschafft, und Fremden werden die Adressen hiesiger Geschäftshäuser übermittelt, von denen sie kaufen können. Für jede Kleinigkeit, die mit dem Import oder Export zusammenhängt, wird hier Sorge getragen. Das Übersetzungsbüro hilft dem Geschäftsmann in seiner Korrespondenz Die Geschäftsstelle veröffentlicht den "Wöchentlichen Exportanzeiger" (Weekly Export Bulletin), der die Fabrikanten auf neue ausländische Geschäftsgelegenheiten aufmerksam macht, und das Blatt, "Commercial Amerika," das monatlich erscheint und Neuigkeiten von dem amerikanischen Markt in viele tausende bedeutende Handelshäuser in aller Herren Länder trägt.

Die Bibliothek des Handels Museums enthält eine Sammlung von Adressbüchern aller fremden und amerikanischen Städte von Bedeutung. Der Direktor und seine Assistenten können daher die beste Auskunft über irgend einen Geschäftsmann, wo er auch wohnen und zu welcher Nation er gehören möge, geben. Sie können auch die Lieferung der Waren an ihn übernehmen und ihm, andererseits, helfen, ein Absatzgebiet für seine Waren in Amerika zu finden.

Das Handelsmuseum ist in der Tat eine ununterbrochene internationale Ausstellung, das so im weitesten Sinne den Zwecken seiner Gründung entspricht, indem es mit praktischen Mitteln dem Handel unser Fabrikanten mit der ganzen Welt hilft. Das Museum kann erreicht werden, indem man die Darby oder Angora Strassenbahn, die westlich fährt, auf der Walnut Strasse nimmt und bis zur 34. Strasse fährt. Eine kurze Strecke südlich liegt das Museum.



Herren Anzuege. Der Zuschneideraum.

In den Fabriken

Philadelphia birgt über 300 verschiedene Industriezweige in seinen Mauern. Von diesen können nur einige wenige als wichtige Beispiele aufgeführt werden.

Von den grossen Pencoyd Eisen Werken (Pencoyd Iron Works), am Schuylkill, westlich vom Fairmount Park, werden Eisen- und Stahlbrücken, mit ausgebildeten Arbeitern zu ihrem Bau, über die ganze Welt versandt. Brücken aus Philadelphia überspannen im Herzen Afrikas tiefe Abgründe für die Kairo Bahn.

Die Midvale Stahl Co. (Midvale Steel Co.), liegt im Norden der Stadt. Sie führt grosse Aufträge für Panzerplatten und Geschosse aus.

Die langbestehende Anlage zur Herstellung von Sägen von Henry Disston & Sons, im Vorort Tacony, ist als die grösste Fabrik ihrer Art auf der Welt berühmt. Disston Sägen werden auf der ganzen Welt gebraucht.

Die schon erwähnte Baldwin Lokomotiven Fabrik (Baldwin Locomotive Works), stellt zwischen 12,000 und 15,000 Mann an. Im Durchschnitt werden täglich 8 Lokomotiven fertiggestellt.

Die beiden bedeutendsten Schiffbauwerfte des Hafens, William Cramp & Sons, Maschienen- und Schiffbau Co., und die New York Schiffbau Co. (New York Ship Building Co.), in Camden, N. J., beschäftigen durchschnittlich mehr als 15,000 Mann. Sie arbeiten sowohl für die Regierung wie auch für Privatunternehmer.



Fabrikation von Vorhaengen. Der Zusammenlegraum.

Herstellung von Band. Das Aufwinden der Seide.



Hut-Fabrikation. Das Schneiden der Felle.

Philadelphia ist besonders eine Spinnerei-Stadt. In dieser Industrie finden mehr Personen, Männer und Frauen, ihren Lebensunterhalt als in irgend einer anderen in der Stadt. 129 Fabriken für Wollstoffe und Stückgüter stellen alljährlich Waren im Werte von $35,000,000 her.

In der Teppichindustrie werden jährlich 45,000,000 Yards fertiggestellt, neben einer grossen Anzahl von Vorlegern. Philadelphia besitzt gewissermassen ein Monopol für den Teppichhandel, der auf $10,000,000 das Jahr geschätzt wird.

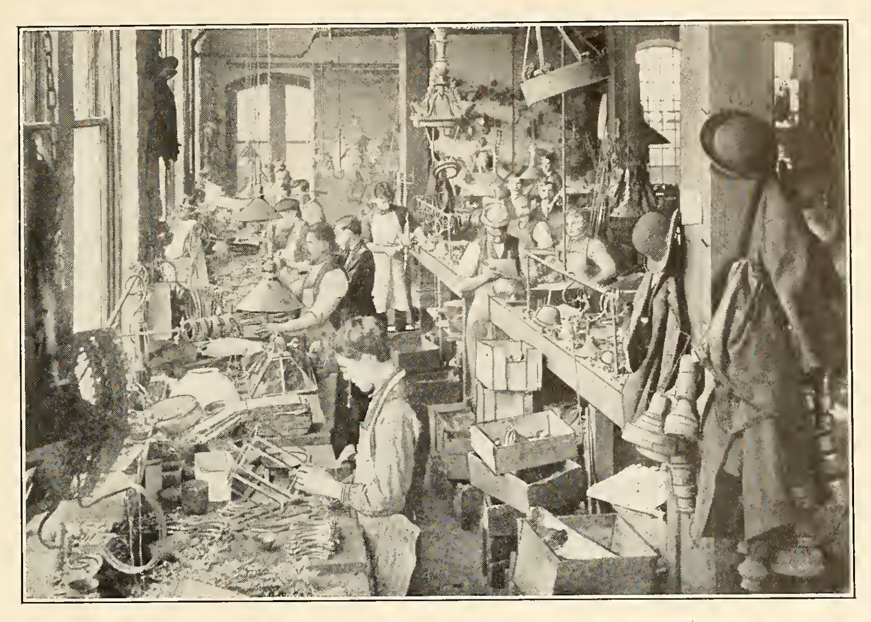
Die grösste Spitzenfabrik in der Welt fabriziert wöchentlich zwischen 50,000 und 60,000 Paar Vorhänge.

Herren Anzüge im Werte von $20,000,000 und Frauenkleider für den doppelten Betrag werden in 150 Fabriken verfertigt und verschaffen so 15,000 Personen Lebensunterhalt.

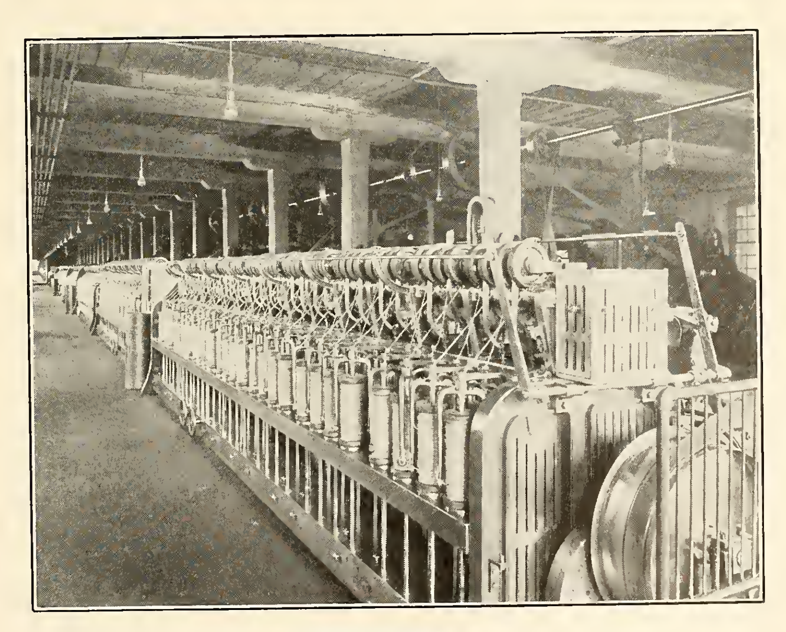
Die Gerbereien gebrauchen täglich 150,000 Ziegenfelle, um die allgemeine Nachfrage nach Ziegenleder aus Philadelphia befriedigen zu können. Ein grosser Teil des Leders wird gleich hier, an Ort und Stelle, zu guten Schuhen verarbeitet.

"Stetson Hüte," die überall, wo Männer im Freien leben, reiten, jagen und fischen, bekannt sind, haben dem Namen Philadelphias in den fernsten Teilen der Welt einen guten Klang verliehen.

Die Metall Industrie umfasst nicht nur eine grosse Anzahl von Maschienenfabriken, die sich mit der Herstellung von schweren Ma-



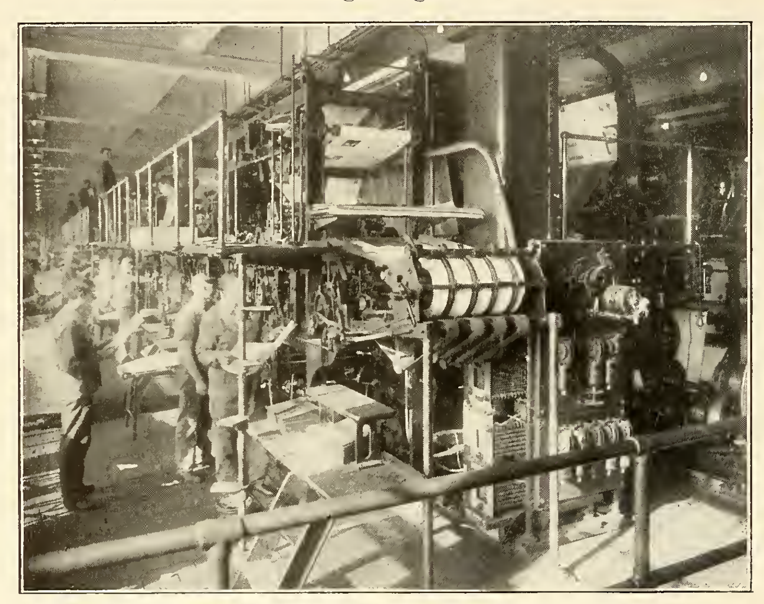
Metall Arbeiten. Kandellaber.



Seil-Fabrikation.

schienen, Werkzeugen und Neuigkeiten befassen, sondern auch solche, die ihr Hauptaugenmerk auf die Herstellung künstlerisch vollendeter Kronleuchter, elektrischer Beleuchtungskörper, gusseiserner Gitter und Türen, bronzener Erinnerungstafeln und Standbilder richten. Verschiedene Häuser widmen sich ausschlieslich der Fertigstellung von Instrumenten, zum zahnärztlichen, ärztlichen und wissenschaftlichen Gebrauch.

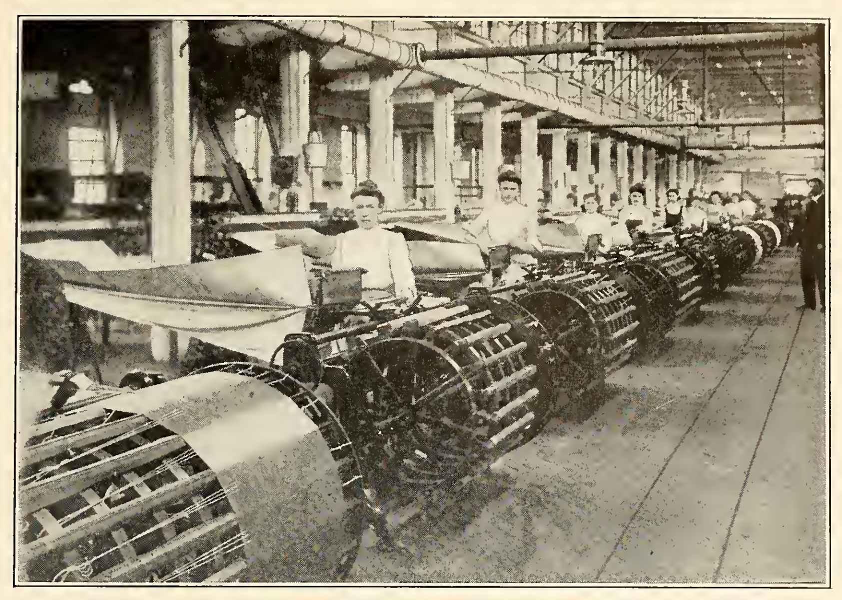
In Philadelphia werden die am besten gearbeiteten Möbel im ganzen Lande verfertigt. Ein Drittel aller Regen- und Sonnenschirme sind hier entstanden. Dies ist durch eine tägliche Fabrikation von 12,000 bis 14,000 Schirmen möglich geworden.



Druckraum. Druckerei der Curtis Publishing Co.

Die Buchdruckereien zählen ungefähr 250, deren Erzeugnisse einen Wert von $10,000,000 darstellen. Gerade auf dem Gebiet der Buchdruckerkunst hat Philadelphia immer eine Vorkämpfer Stelle eingenommen. Der kürzlich für den Verlag Curtis (Curtis Publishing Co.) erbaute Palast, ist nicht nur der teuerste seiner Art, sondern auch der praktischste in der Welt.

In allen diesen und vielen ähnlichen Gewerben kann der Fortschritt, den die Geschicklichkeit der Arbeiter und die künstlerischen Entwürfe gemacht haben deutlich verfolgt werden. Dieser Fortschritt ist in erster Linie darauf zurückzuführen, dass unsere gut bezahlten Arbeiter eine vorzügliche Ausbildung in den verschiedenen hiesigen Gewerbeschulen erhalten haben.



Schirme. Das Weben der Seide.

Eiderdaun Kissen. Der Spinn-Raum.



Frueher Morgen an der New Jersey Kueste.

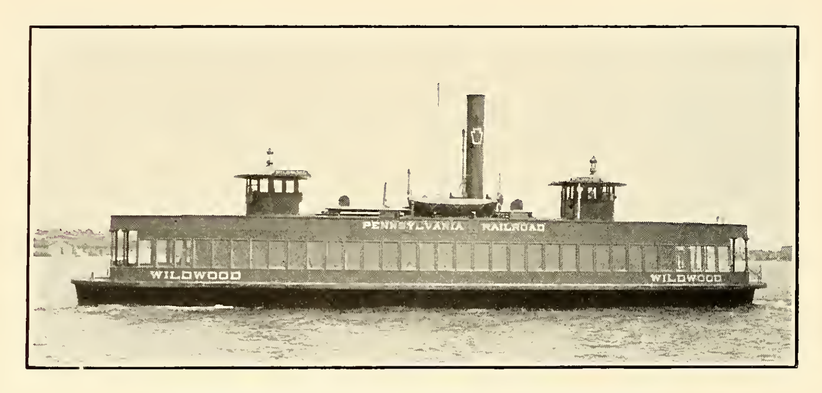
Seebade Orte

Philadelphia ist nur eine Stunde von Atlantic City, New Jersey, das am Meer liegt, entfernt. Dieser sehenswerte und allbeliebte Badeort wird durch drei verschiedene Bahnen, von denen eine elektrisch betrieben wird, mit Philadelphia verbunden. Einige der schnellsten Züge in der Welt befahren diese Strecke. An der Küste New Jerseys liegen nicht weniger als 60 Badeorte, die alle leicht mit der Bahn von der Stadt aus erreicht werden können. Südlich von Atlantic City befinden sich: Longport, Ocean City, Sea Isle City, Avalon, Stone Harbor, Wildwood, und Cape May. In allen diesen Orten wächst



Die Bade Stunde. Atlantic City.

von Jahr zu Jahr nicht nur die Zahl der Sommergäste, sondern auch die ständige Einwohnerzahl, und ehe viele Jahre vergehen werden, wird die ganze Küste New Jerseys den Eindruck einer Stadt machen. Einer Stadt der Erholung und des Vergnügens. Atlantic City mit seinen vorzüglichen Hotels und seiner Kurpromenade ist Millionen von Besuchern ein wohlbekannter Ort. Ein interessantes Beispiel in Verbesserung der Schiffahrtsstrassen kann hier auch in Augenschein genommen werden. Es ist der fast vollendete Staatskanal (State Inland Waterway). Er wird sich von Bay Head, New Jersey, zum Cape May über eine Entfernung von 120 Meilen erstrecken. Er führt durch viele Ebbkanäle des Marschlandes und durch viele Buchten. Er soll sowohl Handelsschiffen wie auch Jachten dienen, und wird alle Badeplätze der Küste verbinden.



"Wildwood," der neuste Typus einer Faehre.

Nördlich von Atlantic City an der Küste New Jerseys liegen Beach Haven, Barnegat City, Sea Side Park, Bay Head, Avon, Point Pleasant, Ocean Grove, Asbury Park, Elberon, Long Branch und viele kleinere Sommerorte, die sich alle in den letzten fünfundzwanzig Jahren erstaunlich entwickelt haben. Sie sind fast alle durch Schnellzüge mit Philadelphia und New York verbunden. In den Fichtenwaldungen New Jerseys gibt es auch eine Anzahl Winterkurorte, von denen Lakewood der bekannteste ist. Da alle die erwähnten Orte leicht erreicht werden können so können sie mit Sicherheit einem weiteren Gedeihen in der Zukunft entgegenblicken.

Obwohl der Staat New Jersey eine bedeutende Stelle in Fabrikation und Industrie einnimmt, so wird doch allgemein geglaubt, dass seine groessten Einnahmen in Zukunft aus der wunderbaren Kette von Kurorten kommen werden, die sich von Sandy Hook bis Kap May ausdehnen.



Hafenbau in Avalon, N. J. In Verbindung mit dem neuen Binnenkanal; das Bauen vieler Stuetzen in den Marschstrecken ist notwendig.



Das Gerichtsgebauede in Camden, N. J.

Camden, New Jersey

Auch Camden gehört als Hafenstadt behörderlicherseits zum Hafen Philadelphia und bildet einen wichtigen Bestandteil desselben. Seine Handelsinteressen sind ziemlich dieselben wie die seines grösseren Nachbarn. Ein grosser Teil seiner Bevölkerung (100,000) findet Beschäftigung in Philadelphia. Die grosse Ausdehnung Camdens am Wasser bietet für zukünftige Fabriken vorzügliche Gelegenheit, "sich einen Platz am Wasser zu sichern."

Viele grosse Fähren halten die Verbindung mit Philadelphia aufrecht. Die Bahnhöfe der Pennsylvania und die der Philadelphia & Reading in Camden bilden nicht nur den Ausgangspunkt für die Tausende, die täglich im Sommer an das Meer eilen, sondern sie sind auch das Ziel aller Bewohner des umliegenden, fruchtbaren Landes, die hier die Erzeugnisse ihrer Gärten und Felder in die Stadt zum Verkauf bringen. In den letzten zehn Jahren ist die Fabrikation in Cam-

Auf der Ausfahrt.

den, der letzten Zählung in den Vereinigten Staaten nach, um 22 Prozent gestiegen, und um 46 Prozent in dem Wert des Hergestellten.

Das viel besprochene Projekt einer Tunnelverbindung zwischen Philadelphia und Camden ist in letzter Zeit wiederaufgenommen worden und wird jetzt wahrscheinlich ausgeführt werden

Jener Zählung nach befinden sich 365 Fabriken in Camden, die ein Kapital von $50,000,000 darstellen. Ihre Erzeugnisse haben ungefähr denselben Wert.

Die Industrie Camdens bringt Kriegs—und Handelsschiffe, Eisen und Gusseisen, Holz, Leder, Schuhe, Chemikalien, Färbstoffe, Strikkereien, Farben, Papier, Wagen, Sprechmaschienen, Kaffee und Süssigkeiten hervor.

Camden birgt 9 Banken und Trust Co. Ein tätiger Handelsrat sorgt für die Weiterentwicklung der Stadt.

Bristol, Pa.

Die zwanzig Meilen nördlich von Philadelphia am Delaware gelegene Stadt Bristol ist eine blühende Industrie-Stadt mit einer Bevölkerung von 10,000 Einwohnern. Sie erhielt im Jahre 1697 ihren Freibrief als Marktflecken, um gerade dreiundzwanzig Jahre später in einen Wahlflecken umgewandelt zu werden. Sie ist daher die dritt älteste Stadt und der zweite, privilegierte Flecken im Staate Pennsylvania.

Sie begann ihre Laufbahn als Industriestadt im Jahre 1701, als Samuel Carpenter, ein reicher Kaufherr aus Philadelphia, angezogen von den natürlichen Vorteilen für die Ausnützung der vorhandenen Wasserkraft, einige Mühlen zum Mahlen von Getreide und zum Zersägen von Holz hier errichtete. Durch diese Industrie wurde dann die Schiffbau-Industrie auf dem Mill Creek gegründet. Die Schiffe, die aus dem in den dortigen Sägemühlen vorbereiteten Holz gebaut wurden, trugen dann nach ihrer Vollendung Holz als Fracht in andere Gegenden. So bestand für ziemlich hundert Jahre die Industrie der Nachbarschaft im Bauen von Schiffen, im Sägen von Holz und im Mahlen von Getreide, das in die verschiedensten Teile der Welt ausgeführt wurde.

Im Jahre 1827 wurde die Konstruktion des Delaware Teiles des Lehigh Kanales von dem Staat begonnen, der drei Jahre später vollendet wurde. Hierdurch wurde eine Verbindung der Anthracit Kohlenlager mit dem Meer geschaffen. Diese Entwicklung brachte neues Leben in das Schiffswesen und eine grosse Anzahl Arbeiter fand durch das Verladen von Kohle Beschäftigung. Über 25,000 Tonnen Kohle wurden in einer Saison von Bristol verschifft. Fünfundzwanzig Jahre nach der Eröffnung des Kanals erbaute die Philadelphia und Reading Eisenbahn die Strecke von Bethlehem nach Philadelphia, auf der sie später alle Kohle direkt in ihre Lager in Port Richmond am Delaware beförderte. Dadurch wurde dieser Ver-



New York Schiffbau Co., Camden, N. J. Das Vereinigte Staaten Kriegsschiff "Utah" im Dock.

dienstzweig, der ein viertel Jahrhundert lang eine so grosse Rolle in der Blüte und im Wachstum der Stadt gespielt hatte, ihr entzogen.

Im Jahre 1853 wurde das Bristol Eisenwerk für die Herstellung von Schmiedeeisen errichtet. Als durch den Bürgerkrieg die Nachfrage für Panzerplatten stieg, und ein gewinnbringendes Absatzgebiet geschaffen wurde, wurde sein Kapital erhöht und die Werke wurden erweitert. Hier, in diesem Eisenwerk, wurden die Platten für den Körper der "New Ironsides," der ersten Panzerfregatte, hergestellt.

Das Jahr 1868 bedeutet einen Wendepunkt in der Geschichte der Industrie Bristols. In diesem Jahre kehrte Joshua Pierce, nachdem er mehrere Jahre im westlichen Pennsylvania verbracht hatte, wieder nach Bristol zurück, und Bristols schnelle Entwicklung als Industriestadt begann. J. Peirce errichtete die Livingstone Fabriken, "Livingstone Mills," für die Verarbeitung von Filzprodukten in Wolle. Er beeinflusste auch die Errichtung der Bristol Schmelzhütte und anderer wichtigen Industrieen, deren eine, die Wollweberei, die jetzt Herrn Joseph R. Grund gehört, die grösste Fabrik in Bristol ist.

Andere wichtige Gesellschaften sind, die Keystone Mill, die sich mit der Fabrikation von Besatz und Seide befasst; die Bristol Teppich Fabrik, die Corona Leder Fabrik, eine Tapetten-Industrie und die Standard Gusseisenröhren und Schmelzhütten Co.

In den 183 Jahren seit der Gründung der Stadt bis zum Jahre 1860 war die Einwohnerzahl nur auf 2,500 gestiegen. Fünfzig Jahre später zählte sie fast 10,000 Seelen. Der versteuerbare Wert hatte in 183 Jahren bis 1860 ziemlich $500,000 erreicht, seitdem ist er aber auf $3,000,000 angewachsen. In den Fabriken finden ungefähr jährlich 3,300 Personen Beschäftigung, denen $1,750,000 Lohn gezahlt wird, während sich der Wert der fertiggestellten Waren auf $12,000,000 beläuft.

Die verflossenen zehn Jahre waren eine Blütezeit für die industrielle Entwicklung Bristols. Seine Bevölkerung ist um 40 Prozent seit 1900 gewachsen, und nie zuvor hat es in der Geschichte der Stadt ein Jahr gegeben, in dem die Ausgaben für die Weiterentwicklung des Gemeinwesens so gross gewesen sind, wie im Jahre 1911. In diesem Jahre hat ein Unternehmen allein, die Verlegung der Gleise der Pennsylvania Eisenbahn durch die Stadt, eine Ausgabe von $1,000,000 erfordert. Für die Entwicklung der Fabriken, durch Neubauten und Maschienen, sind ungefähr $750,000 ausgegeben worden. Dies Alles zeigt einen Zustand der geschäftlichen Tätigkeit und industrielle Entwicklung, wie er wünschenswert und anstrebenswert ist.

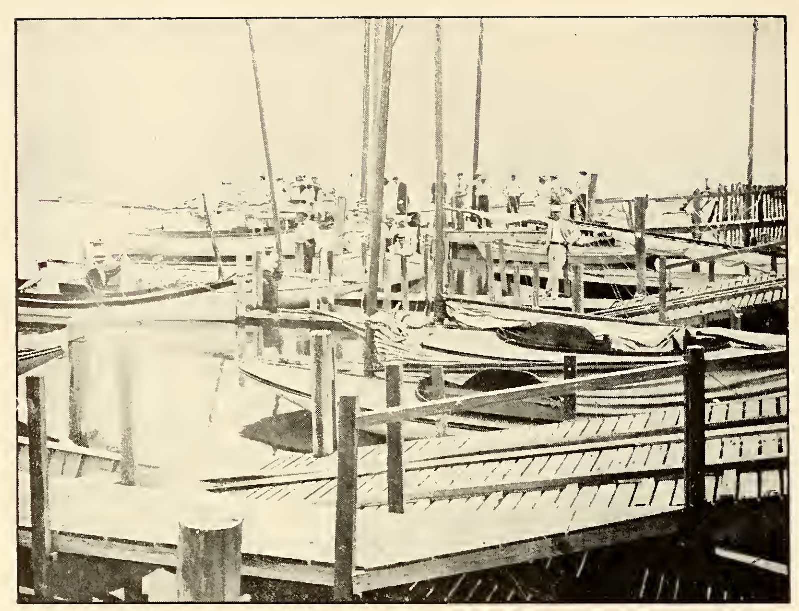
Die Frage der zukünftigen Wasserversorgung der Stadt, eine der wichtigsten Fragen jeder Industriestadt, ist durch städtische Kontrolle über dieses wichtige Lebensbedürfnis gelöst worden. Ein vollständiges Kanalisationssystem für die Besserung der hygenischen Verhältnisse des Gemeinwesens wird zur Zeit fertiggestellt.



Das Staatskapitol in Trenton, N. J.

Trenton, New Jersey

Die Stadt Trenton, die Hauptstadt des Staates New Jersey, liegt am Beginn der Schiffbarkeit des Delaware, dreiunddreissig Meilen von Philadelphia entfernt. Sie hat 100,000 Einwohner. Trenton ist durchaus eine Fabrikstadt. Von seinen 168 Fabriken widmen sich 49 der Herstellung von Tonwaren, Porzellan und Ziegeln. In diesen Industrieen steht Trenton an der Spitze des ganzen Landes. Die Gummifabrikation wird durch 19 Fabriken vertreten. Die ausgedehnte Anlage für die Herstellung von Eisen,—Stahl—und Kupfer-Draht von J. A. Roebling Söhne ist die grösste ihrer Art auf der ganzen Welt. "Trenton Crackers," ein Gebäck, sind seit vielen Jahren berühmt. In Trenton werden auch Maschienen, landwirtschaftliche Geräte, Automobile, Wagen, Brücken, Aufzüge, Beton, Gusswaren, Ladeneinrichtungen, Seidenwaren, Linoleum, Boote und Papierschachteln hergestellt. In diesen verschiedenen Industriezweigen werden zwischen 20,000 und 25,000 Menschen beschäftigt. Die Waren können von Trenton aus entweder mit Eisenbahn, oder auf dem Fluss oder dem Kanal verschickt werden. Dieses Industriezentrum wird aus der Vollendung des Kanals, der den Delaware mit der Raritan Bucht und dem Hafen New Yorks verbinden wird, grossen Nutzen ziehen.



Yachten am oberen Delaware.

Industrieen oberhalb Philadelphias

Zwischen Philadelphia und Trenton, N. J., ziehen sich am Delaware entlang eine grosse Anzahl bedeutender Industrie Unternehmungen hin.

In Riverside, N. J., befinden sich die modernen Anlagen der Philadelphia Uhrgehäuse Co. und die der Keystone Uhrgehäuse Co. In Florence liegen die Florence Eisenerke; in Burlington, die Vereinigte Staaten Gusseisenröhren und Schmelzöfen Co.; in Bristol, Pa., die Standard Gusseisenröhren und Schmelzöfen Co. Ausserdem befinden sich noch in jedem dieser Städtchen eine grosse Anzahl kleinerer Industrieen verschiedener Arten. Dieser Teil des Delaware wird einen Teil des Wasserweges bilden, der New York mit dem Hafen Philadelphias verbinden wird, und so ein Teil des grosen Wasserstrassensystems sein, das sich am Atlantischen Ozean hinziehen wird. Diese Wasserverbindung bietet allen denen, die an ihr liegen, die Möglichkeit einer billigen Verschiffung ihrer Erzeugnisse.

Die Welsbach Anlagen, Gloucester, N. J.

Eine der grossen modernen Industrieen ist die der Welsbach Co. Die zahlreichen Fabrikgebäude, Warenhäuser und Geschäftsräume befinden sich in Gloucester, dem südlichen Ende Philadelphias gegenüber. Hier werden die berühmten "Reflex" Glühstrümpfe und künstlerische Beleuchtungskörper verfertigt, die überall, wo Gas gebraucht wird, verwendet werden.



Die Anlagen der Welsbach Company, Gloucester, N. J.

Chester, Pa.

Die Industriestadt Chester liegt stromabwärts am westlichen Ufer des Delaware ungefähr zwölf engl. Meilen von Philadelphia entfernt. Chester ist die älteste Stadt in Pennsylvania; seine Gründung fand einige vierzig Jahre vor derjenigen von Philadelphia statt. Zuerst führte es den Namen "Upland" und war lange Zeit der Sitz der ersten Gerichtshöfe. Die erste ständige Niederlassung der Europäer wurde hier von Schweden errichtet, und noch jetzt bildet die alte schwedische Kirche, "Old Swedes Church," ein allgemein geachtetes Erinnerungszeichen im Gemeinwesen. Chester hat eine Breite von drei engl. Meilen am Delaware, und ausserdem steht ihm noch der Chester Creek, so weit er schiffbar ist, zur Verfügung.

Chester gilt für alle Massnahmen der Behörden als ein Teil des Hafens Philadelphia. Es liegt an den südlichen Hauptgeleisen der Pennsylvania und der Baltimore & Ohio Eisenbahn. Auch die Philadelphia & Reading Bahn hat es mit einem Nebengeleise verbunden. Chester ist der Sitz vieler bedeutender Industrieen. Unter anderem wird hier hergestellt: Eisen, Stahl, Schneide-Werkzeuge, Maschienen, Woll-und Baumwollstoffe, Spitzen, Vorhänge, Soda, magnesia—und chromsaure Ziegelsteine, Eis, Öle, Schiffe und gereinigtes Petroleum.

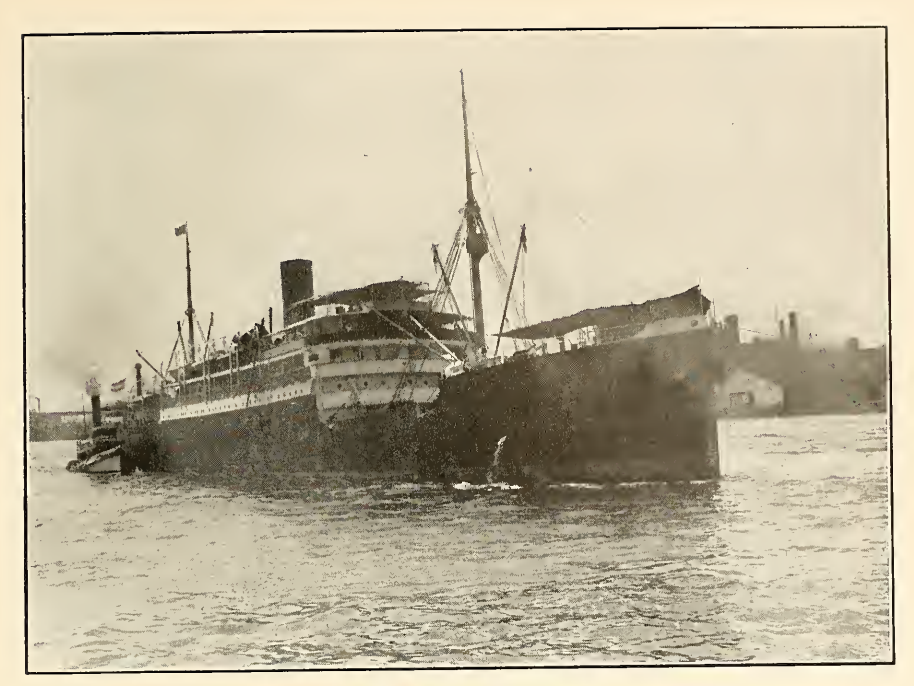
Die Werke der Aberfoyle und Eddystone Co. liegen am nördlichen Ende der Stadt. Andere grosse Fabriken sind: Die Chester Zweigfabrik der Baldwin Lokomotiven Fabrik, die Patterson Werke, Houston Manufacturing Co., Federal Steel Co., Robert Wetherill & Co., Maschienen-Bauer; American Dyewood Co., Seaboard Steel Co., American Machine Co. und die Arasapha Manufacturing Co.

Die Chester Militärschule, die auf einer Anhöhe im Villenviertel der Stadt liegt, ist eine alte und berühmte Erziehungsanstalt. An den schattigen Strassen der Stadt findet man viele schöne Häuser. Eine elektrische Bahn verbindet Chester mit Philadelphia, und ähnliche Bahnen führen strahlenförmig in die malerische Umgebung. Auf dem Delaware besteht ein regelmässiger Dampfschiffsverkehr mit Philadelphia.

Die Geschäftsinteressen der Stadt werden durch einen Handelsrat wahrgenommen, der sich aller Dinge annimmt, die den Wohlstand der Stadt zu heben versprechen.

Wilmington, Del.

Die ursprünglichen Kolonisten, die sich hier an dem Ufer des schönen Delaware niedergelassen hatten, waren wahrscheinlich besonders von der günstigen Mündung des Christiana Creek, die hier einen natürlichen, geschützten Hafen bildet, angezogen worden. Als



Am Ende der Seefahrt.

dann im Laufe der Zeit die Stadt sich mehr und mehr ausdehnte, bedeckte sie die Hänge, die von dem dahinter liegenden Hochplateau niedersteigen, und füllte so allmählig den Raum zwischen der Christiana und dem malerischen Brandywine aus. Später haben sich dann noch die Vororte über diese Grenzen hinaus ausgedehnt. Die gegenwährtige Bevölkerungszahl Wilmingtons ist 92,000. Die Stadt selbst wird von vier Eisenbahngeleisen durchschnitten. 33 engl. Meilen werden in ihr von elektrischen Strassenbahnen befahren. Das in Fabriken angelegte Kapital beträgt mehr als $40,000,000, während die jährlich bezahlten Löhne sich auf ungefähr $10,000,000 belaufen. Die grösste Pulverfabrik in der ganzen Welt, die der du Pont de Nemours Powder Co., befindet sich in Wilmington. Die Lobdell Wagenräder-Fabrik, die Pyle Lackleder-Fabrik und die Bankroft Baumwollwaren-Appretur-Fabrik liegen in den Grenzen der Stadt. Sie alle sind in ihrer Art die grössten im Lande. Die Edgemoor Brückenbau Anlagen sind auch die ausgedehntesten in den Vereinigten Staaten unter allen ähnlichen Anlagen. Die Harlan & Hollingsworth und die Busey & Jones Schiffbauhöfe sind auch über das ganze Land bekannt. Eine andere grosse Industrie ist die Diamond State Stahl Co. Drei Werkstätten für Strassenbahnwagenbau und eine Seiden Fabrik sind bemerkenswert.



Aelteste Pulvermuehle in Amerika. Errichtet am Ufer des Brandywine Flusses bei E. I. Du Pont in 1802.

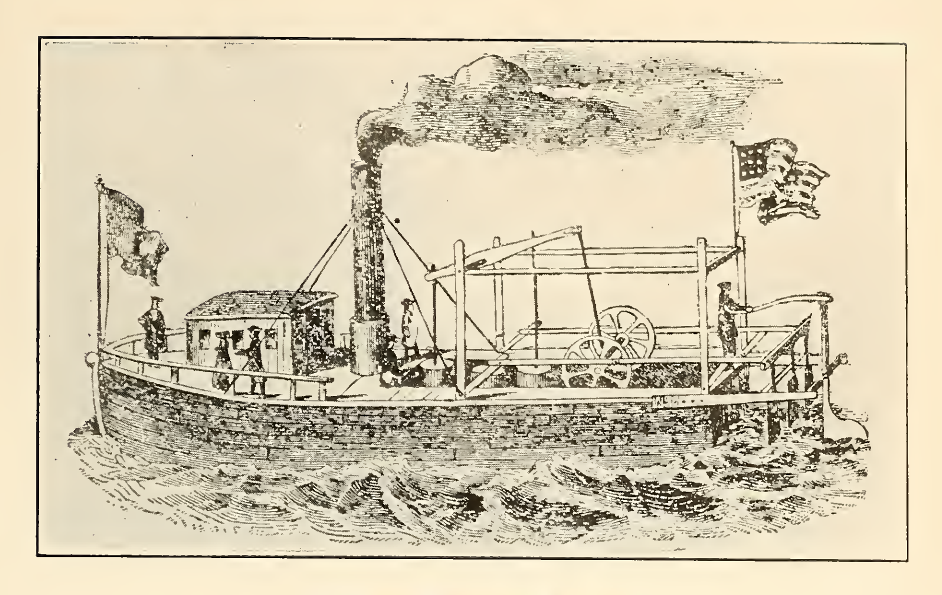
Die Pulvermacher am Brandywine

Die Herstellung von Schiesspulver im Tale des Brandywine bei Wilmington ist wahrscheinlich die älteste Industrie, die sich am Delaware befindet.

Als E. I. DuPont Nemours sein von der Revolution heimgesuchtes Vaterland verlassen hatte, gründete er, kurz nach seiner Ankunft hier, im Jahre 1802 diese Pulverfabriken, die sich seitdem beständig im Besitz seiner Familie und seiner Nachkommen befunden haben, Die DuPonts sind auch in fast allen anderen bedeutenden Pulverfabriken dieses Landes beteiligt und haben so Wilmington zum Mittelpunkt der Pulverfabrikation Amerikas gemacht. Gegenwärtig teilen sich drei Mitglieder der Familie in den Besitz; von denen J. Coleman DuPont der Vorsitzende ist. Die DuPonts sind seit langer Zeit die bedeutendsten Fabrikanten von Pulver und Dynamit.

In Friedenszeiten haben die männlichen Mitglieder der Familie sich persönlich von unten herauf mit der Herstellung von Pulver in den streng bewachten Arbeitsstätten durch eigne Arbeit vertraut gemacht, während sie in Kriegszeiten sich als als Generäle und Kommandeure von Flottillen ausgezeichnet haben.

Es gibt nur wenige andere Mitglieder alter französicher Adelsfamilien, die es verstanden haben, sich hier, in der neuen Heimat, zu so grossem Einfluss und Reichtum aufzuschwingen, oder die ihre Namen so unauslöschlich mit der Geschichte Amerikas verbunden haben.



Der erste Passagier Dampfer.

Die Grösse der Hudson-Fulton Feier, die in der Stadt New York und auf dem Hudson im September 1909 abgehalten worden ist, und ganz besonders das Erscheinen bei dieser Gelegenheit von einer Reproduktion des Dampfers Clairmont, hat bei vielen Leuten den Glauben hervorgerufen, als ob der Dampfer Robert Fultons der erste in amerikanischen Gewässern gewesen sei.

Die obige Abbildung von einem Zeitgenössischen Stich stellt das dritte Versuchsboot von John Fitch dar. Im Jahre 1788 befuhr es den Delaware bei Philadelphia, neunzehn Jahre ehe die Clairmont erschien, und die Bewohner New Yorks und des Hudson Tales in Erstaunen versetzte. Im Jahre 1790 verkehrte John Fitch's Dampfboot drei Monate lang regelmässig zwischen Philadelphia und Trenton. Dieser Dampfer erreichte eine Geschwindigkeit von ungefähr 16 engl. Meilen die Stunde. Sein Fahrplan erschien in den Zeitungen. Als ein Geschäftsunternehmen war es nicht erfolgreich, was besonders auf den Umstand zurückzuführen ist, dass John Fitch wohl ein Erfindergenie war, dass ihm aber die Fähigkeit fehlte Kapitalisten von den Vorteilen seiner Erfindung zu überzeugen, und dass er daher nicht die nötige financielle Unterstützung fand. Seine geschäftlichen Sorgen haben ihn am Ende zum Selbstmord getrieben. Robert Fulton und sein Teilhaber, Livingstone, hatten sich eines Monopols der Dampfschifffahrt auf dem Hudson versichert und waren so in der Lage, die Billigkeit und Sicherheit dieses Transportmittels zu beweisen. Dem Delaware muss aber dafür Kredit gegeben werden, dass er der Schauplatz der bemerkenswertesten zeitigen Versuche in dieser Richtung gewesen ist.

Ausländische Konsuln in Philadelphia

ARGENTINIEN—Konsul, William P. Wilson . . . . 34 Str. südl. Spruce Str.
BELGIEN - General-Konsul, Paul Hagemans; Kanzler, Jacques Hagemans 6357 Woodbine Ave., Overbrook
Konsul, Hermann Hessenbruch . . . . 8 Nord 5. Str.
BOLIVIA—Konsul, Wilfred H. Schoff . . . . 34. Str. südl. Spruce Str.
BRAZILIEN—Vice-Konsul, N. B. Kelly . . . . 211 Börse
CHILE—Konsul, Dudley Bartlett . . . . 34. Str. südl. Spruce Str.
CHINA—Ehren-Konsul, Thomas W. Barlow . . . . 1003 Franklin Bank Gebäude
COLOMBIA—Konsul, Charles R. Toothaker . . . . 34 Str. südl. Spruce Str.
COSTA RICA—Konsul, Wilfred H. Schoff . . . . 34. Str. südl. Spruce Str.
DAENEMARK—Vice-Konsul, Christian Moe . . . . 305 Walnut Str.
DEUTSCHLAND—Konsul, Dr. A. Mudra . . . . 226 Süd 7. Str.
ECUADOR—Unbesetzt . . . . 34. Str. südl. Spruce Str.
FRANKREICH—Vice-Konsul, M. Heilmann . . . . 524 Walnut Str.
GRIECHENLAND—Konsul, Aristotle Tsakonas . . . . 5801 Chestnut Str.
GROSSBRITTANNIEN—Konsul, Wilfred Powell; Vice-Konsul, Hugh Alexander Ford; Vice-Konsul, Ed. Waring Wilson . . . . 701 Pine Str.
GUATEMALA—Konsul, Dudley Bartlett . . . . 34. Str. südl. Spruce Str.
HONDURAS—Konsul, Robert, J. Winsmore . . . . 109 Walnut Str.
ITALIEN—Konsul, Robert J. C. Majoni; Vice-Konsul, Count C. Constantin de Chateaunef . . . . 717 Spruce Str.
JAPAN—Ehren-Konsul, J. Franklin McFadden . . . . 121 Chestnut Str.
KUBA—Konsul, J. J. Luis; Kanzler, Higinio J. Medrano . . . . . 608 Chestnut Str.
LIBERIA—Konsul, Thomas J. Hunt . . . . 532 Walnut Str.
Vice-Konsul, Dr. Robert C. Moon . . . . 1319 Walnut Str.
MEXIKO—Konsul, J. L. Canalizo; Vice Konsul, Caspar Wistar Haines; Kanzler, Juan B. Saldana . . . . 978 Drexel Gebäude
NICARAGUA—General-Konsul, Lorenzo H. C. Guerrero; Konsul Dr. Timoteo Vaca Seydel . . . . 605 N. 63 Str.
NIEDERLAND—Konsul, Arnold Katz . . . . 716 Walnut Str.
NORWEGEN—Vice-Konsul, Christian Moe . . . . 305 Walnut Str.
OESTERREICH-UNGARN—Konsul, George de Grivicic; Attachiert, Baron de Pidoll 900 Pine Str.
PANAMA—Vice-Konsul, Wilfred H. Schoff . . . . 34. Str. südl. Spruce Str.
PARAGUAY—General-Konsul, Rodman Wanamaker . . . . 1300 Market Str.
PERSIEN—Vice-Konsul, Haig Herant Pakradooni . . . . Overbrook
PERU—Konsul, Wilfred H. Schoff . . . . 34. Str. südl. Spruce Str.
PORTUGAL—Vice-Konsul, J. J. de Macedo, Jr. . . . . 209 S. 3. Str.
RUSSLAND—Vice-Konsul, W. R. Tucker . . . . 258 Börse
SALVADOR—Konsul, Robert J. Winsmore . . . . 109 Walnut Str.
SCHWEDEN—Vice-Konsul, Marcel A. Viti . . . . 818 Franklin Bank Gebäude
SCHWEIZ—Konsul, G. A. Walther . . . . 697 Drexel Gebäude
SPANIEN—Vice-Konsul, H. C. Newcomb . . . . 302 Walnut Str.
URUGUAY—Konsul, Rodman Wanamaker . . . . 1300 Market Str.
VENEZUELA—Konsul, Dr. Frederick C. Chirinos . . . . . . 2656 O. Allegheny Ave.

Philadelphia Chamber of Commerce

Officers and Directors for the Year 1912

President . . . . FINLEY ACKER
First Vice President . . . . CHARLES J. COHEN
Second Vice-President . . . . CHARLES P. VAUGHN
Secretary . . . . N. B. KELLY
Treasurer . . . . RICHARD L. AUSTIN

DIRECTORS

Louis S. Amonson, Walter A. Bailey, John E. Baird, Edward F. Beale, Charles M. Biddle, Charles E. Cattell, John G. Croxton, Thomas Devlin, Samuel S. Fels, T. James Fernley, Harry B. French, Howard B. French, Frank Gould, John E. Hanifen, Thomas B. Harbison, William O. Hempstead, Walter Horstmann, E. C. Irvin, J. T. Jackson, James Collins Jones, David P. Leas, Lewis J. Levick, Thomas Martindale, William McAleer, Jr., A. C. McGowin, J. A. McKee, Horace T. Potts, Francis B. Reeves, Jr., E. O. Roth, Coleman Sellers, Jr., Clayton F. Shoemaker, Franklin Smedley, John C. Sullivan, William W. Supplee, Charles Z. Tryon, Walter Wood.

Philadelphia Maritime Exchange

President . . . . J. S. W. HOLTON
Vice-President . . . . P. F. YOUNG
Treasurer . . . . P. D. TODD
Secretary . . . . E. R. SHARWOOD
Assistant Secretary . . . . JAS. T. KERNAN
Solicitor . . . . JOHN F. LEWIS

DIRECTORS

Joseph A. Ball, John H. Baizley, R. J. Watson, P. D. Todd, William M. Kerr, F. W. Munn, E. J. Lavino, John W. Liberton, Charles E. Mather, Emory R. Johnson, L. G. Graff, Charles C. Hahl, J. S. W. Holton, P. F. Young, D. S. Stetson, James B. Bonner, William J. Grandfield, Walter F. Hagar, William J. Bradley.

Commercial Exchange

President . . . . ANTONIO SANS
Vice-President . . . . LOUIS G. GRAFF
Treasurer . . . . JOSEPH W. BEATTY
Secretary . . . . FRANK E. MARSHALL

DIRECTORS

William M. Richardson, Winfield S. Woodward, Walter K. Woolman, Jacob B. Pultz, Samuel J. Clevenger, G. Percy Lemont, George M. Richardson, C. Herbert Bell, Samuel L. McKnight, John J. Buckley, Emanuel H. Price, Barnabas Devitt.

Philadelphia Board of Trade

President	William M. Coates
First Vice-President	Edward R. Wood
Second Vice-President	William H. Castle
Third Vice-President	Alexander C. Ferguson
Fourth Vice-President	Frank D. La Lanne
Secretary and Assistant Treasurer	William R. Tucker
Treasurer	Henry A. Fry

The Merchants and Manufacturers Association

President	George W. Chapin
First Vice-President	D. T. Fleisher
Second Vice-President	Wm. H. Weimer, Jr.
Treasurer	Morris Dannenbaum
Secretary	C. W. Summerfield

Directors

George W. Chapin, H. McIlvain Biddle, D. T. Fleisher, Wm. H. Weimer, Jr., Joel Cadbury, O. F. Lucas, George Rommel, Calvin M. Smyth, Frank S. Evans, Walter Whetstone, Milton Campbell, Edwin W. Purnell, Morris Dannenbaum, Frank W. Huff, J. H. Cummings, George L. Mitchell, Paul A. Vanneman, D. V. Brown, Albert J. Sullivan, Wm. E. Lucas, Morgan H. Thomas.

The Master Builders' Exchange

President	H. S. Andrus
First Vice-President	John R. Wiggins
Second Vice-President	Joseph M. Steele
Third Vice-President	Wm. R. Dougherty
Treasurer	Frank H. Reeves
Secretary and General Superintendent	Charles Elmer Smith

Board of Directors

J. Turley Allen, H. S. Andrus, F. F. Black, D. O. Boorse, Joseph E. Brown, A. G. Buvinger, John J. Byrne, William R. Dougherty, Charles H. Fowler, F. M. Harris, Jr., William B. Irvine, C. I. Leiper, William S. Lilly, John R. Livezey, William T. Reynolds, Patrick S. Smith, Edwin DeH. Steel, Joseph M. Steele, Jacob L. Tyson, George J. Watson, Col. John R. Wiggins.

Board of Trustees of the Philadelphia Museums
Commercial Museum

DIESES Buch ist zur Information für die Abgesandten zum 12. Kongress der Permanenten Internationalen Association der Schiffahrts Kongresse, der vom 23. Mai 1912 ab in Philadelphia tagen wird, zusammengestellt worden. Neben dieser deutschen ist auch eine englische und französische Ausgabe gedruckt worden.





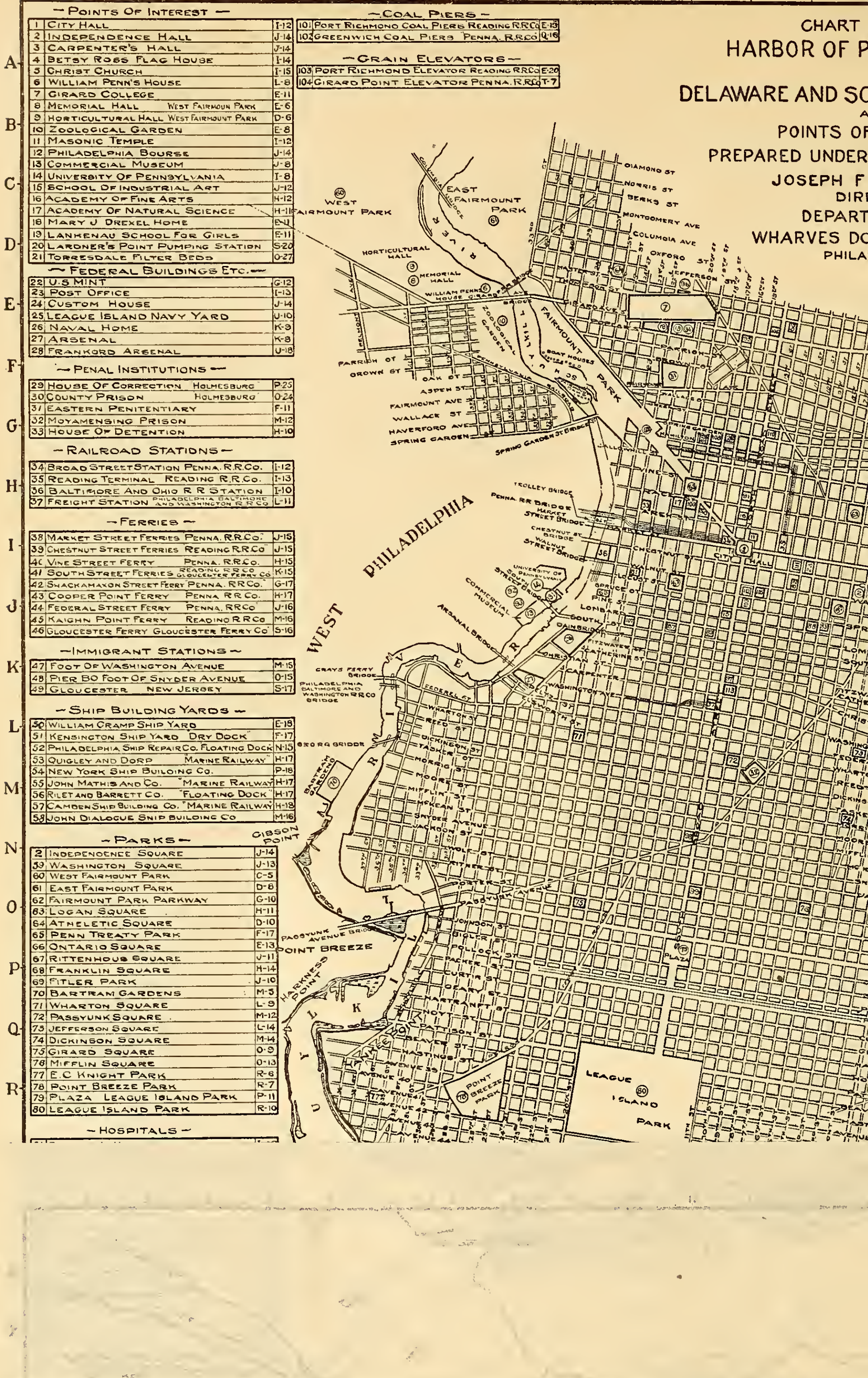
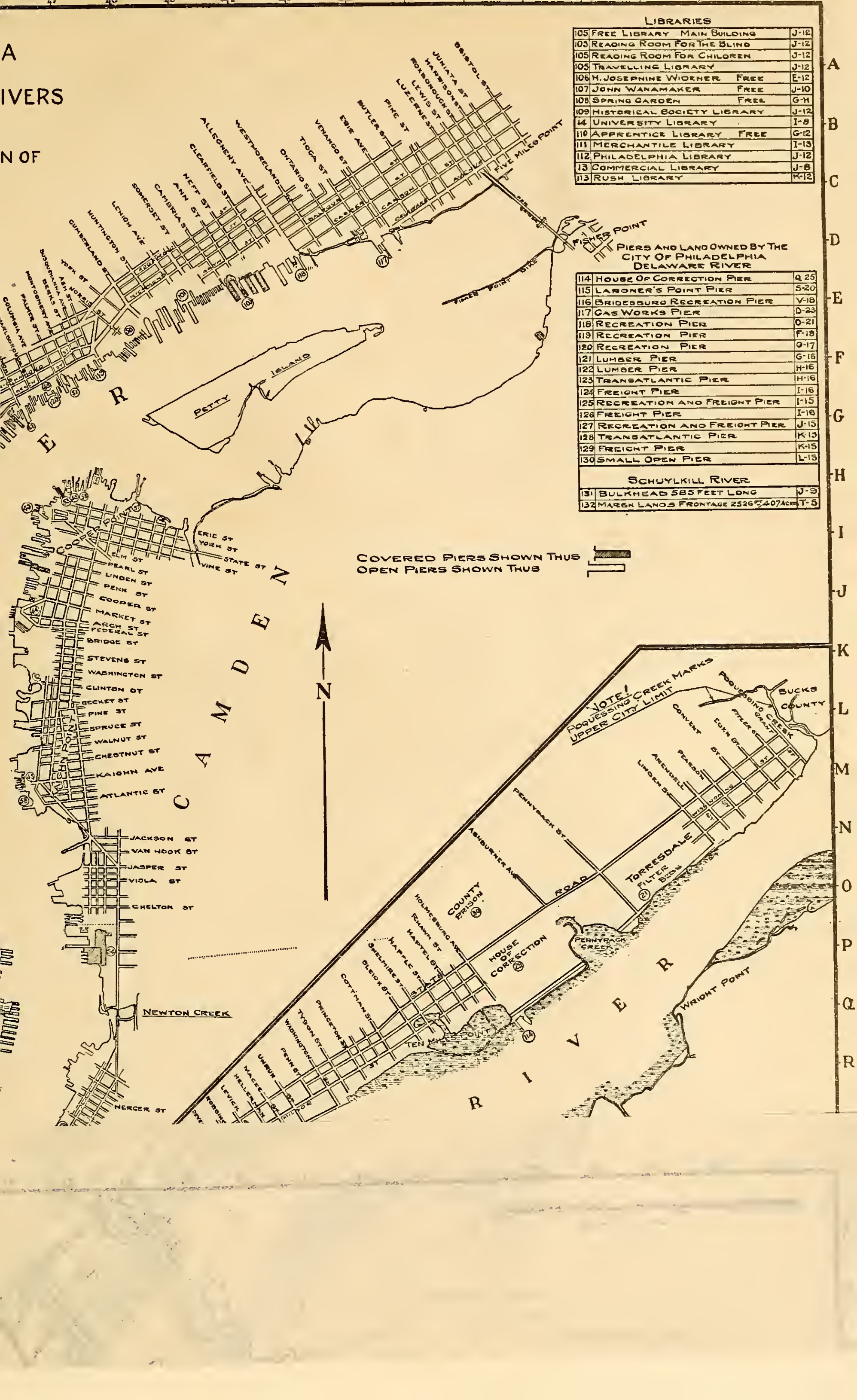


CHART
HARBOR OF P
DELAWARE AND SC
POINTS OF
PREPARED UNDER
JOSEPH F
DIRE
DEPART
WHARVES DO
PHILA
— POINTS OF INTEREST —
1 CITY HALL I-12
2 INDEPENDENCE HALL J-14
3 CARPENTER'S HALL J-14
4 BETSY ROSS FLAG HOUSE I-14
5 CHRIST CHURCH I-15
6 WILLIAM PENN'S HOUSE L-8
7 GIRARD COLLEGE E-11
8 MEMORIAL HALL WEST FAIRMOUNT PARK E-6
9 HORTICULTURAL HALL WEST FAIRMOUNT PARK D-6
10 ZOOLOGICAL GARDEN E-8
11 MASONIC TEMPLE I-12
12 PHILADELPHIA BOURSE J-14
13 COMMERCIAL MUSEUM J-8
14 UNIVERSITY OF PENNSYLVANIA I-8
15 SCHOOL OF INDUSTRIAL ART J-12
16 ACADEMY OF FINE ARTS H-12
17 ACADEMY OF NATURAL SCIENCE H-11
18 MARY J DREXEL HOME E-11
19 LANKENAU SCHOOL FOR GIRLS E-11
20 LARDNER'S POINT PUMPING STATION S-20
21 TORRESDALE FILTER BEDS O-27
— FEDERAL BUILDINGS ETC. —
22 U.S MINT G-12
23 POST OFFICE I-13
24 CUSTOM HOUSE J-14
25 LEAGUE ISLAND NAVY YARD U-10
26 NAVAL HOME K-9
27 ARSENAL K-8
28 FRANKFORD ARSENAL U-18
— PENAL INSTITUTIONS —
29 HOUSE OF CORRECTION HOLMESBURG P-25
30 COUNTY PRISON HOLMESBURG O-24
31 EASTERN PENITENTIARY F-11
32 MOYAMENSING PRISON M-12
33 HOUSE OF DETENTION H-10
— RAILROAD STATIONS —
34 BROAD STREET STATION PENNA. R.R.CO. I-12
35 READING TERMINAL READING R.R.CO. I-13
36 BALTIMORE AND OHIO R R STATION I-10
37 FREIGHT STATION PHILADELPHIA BALTIMORE AND WASHINGTON R R CO L-11
— FERRIES —
38 MARKET STREET FERRIES PENNA. R.R.CO. J-15
39 CHESTNUT STREET FERRIES READING R.R.CO J-15
40 VINE STREET FERRY PENNA. R.R.CO. H-15
41 SOUTH STREET FERRIES READING R.R.CO GLOUCESTER FERRY CO K-15
42 SHACKAMAXON STREET FERRY PENNA. R.R.CO. G-17
43 COOPER POINT FERRY PENNA R R CO. H-17
44 FEDERAL STREET FERRY PENNA. R.R.CO J-16
45 KAIGHN POINT FERRY READING R R CO M-16
46 GLOUCESTER FERRY GLOUCESTER FERRY CO S-16
— IMMIGRANT STATIONS —
47 FOOT OF WASHINGTON AVENUE M-15
48 PIER 80 FOOT OF SNYDER AVENUE O-15
49 GLOUCESTER NEW JERSEY S-17
— SHIP BUILDING YARDS —
50 WILLIAM CRAMP SHIP YARD E-18
51 KENSINGTON SHIP YARD "DRY DOCK" F-17
52 PHILADELPHIA SHIP REPAIR CO. FLOATING DOCK N-15
53 QUIGLEY AND DORP MARINE RAILWAY H-17
54 NEW YORK SHIP BUILDING CO. P-18
55 JOHN MATHIS AND CO. "MARINE RAILWAY" H-17
56 RILEY AND BARRETT CO. "FLOATING DOCK" H-17
57 CAMDEN SHIP BUILDING CO. "MARINE RAILWAY" H-18
58 JOHN DIALOGUE SHIP BUILDING CO M-16
— PARKS —
2 INDEPENDENCE SQUARE J-14
59 WASHINGTON SQUARE J-13
60 WEST FAIRMOUNT PARK C-5
61 EAST FAIRMOUNT PARK D-8
62 FAIRMOUNT PARK PARKWAY G-10
63 LOGAN SQUARE H-11
64 ATHLETIC SQUARE D-10
65 PENN TREATY PARK F-17
66 ONTARIO SQUARE E-13
67 RITTENHOUSE SQUARE J-11
68 FRANKLIN SQUARE H-14
69 FITLER PARK J-10
70 BARTRAM GARDENS M-5
71 WHARTON SQUARE L-9
72 PASSYUNK SQUARE M-12
73 JEFFERSON SQUARE L-14
74 DICKINSON SQUARE M-14
75 GIRARD SQUARE O-9
76 MIFFLIN SQUARE O-13
77 E.C KNIGHT PARK R-6
78 POINT BREEZE PARK R-7
79 PLAZA LEAGUE ISLAND PARK P-11
80 LEAGUE ISLAND PARK R-10
— HOSPITALS —
— COAL PIERS —
101 PORT RICHMOND COAL PIERS READING R.R.CO E-13
102 GREENWICH COAL PIERS PENNA. R.R.CO Q-16
— GRAIN ELEVATORS —
103 PORT RICHMOND ELEVATOR READING R.R.CO E-20
104 GIRARD POINT ELEVATOR PENNA. R.R.CO T-7
WEST FAIRMOUNT PARK
EAST FAIRMOUNT PARK
HORTICULTURAL HALL
MEMORIAL HALL
FAIRMOUNT PARK
ZOOLOGICAL GARDEN
WEST PHILADELPHIA
CITY HALL
TROLLEY BRIDGE
PENNA. RR BRIDGE
MARKET STREET BRIDGE
CHESTNUT ST BRIDGE
WALNUT STREET BRIDGE
UNIVERSITY OF PENNSYLVANIA
COMMERCIAL MUSEUM
ARSENAL BRIDGE
GRAYS FERRY BRIDGE
PHILADELPHIA BALTIMORE AND WASHINGTON RR CO BRIDGE
BARTRAM GARDEN
GIBSON POINT
PASSYUNK AVENUE BRIDGE
POINT BREEZE
HARKNESS POINT
POINT BREEZE PARK
LEAGUE ISLAND PARK
PLAZA



LIBRARIES

105	FREE LIBRARY MAIN BUILDING	J-12
105	READING ROOM FOR THE BLIND	J-12
105	READING ROOM FOR CHILDREN	J-12
105	TRAVELLING LIBRARY	J-12
106	H. JOSEPHINE WIDENER FREE	E-12
107	JOHN WANAMAKER FREE	J-10
108	SPRING GARDEN FREE	G-H
109	HISTORICAL SOCIETY LIBRARY	J-12
14	UNIVERSITY LIBRARY	I-8
110	APPRENTICE LIBRARY FREE	G-12
111	MERCHANTILE LIBRARY	I-13
112	PHILADELPHIA LIBRARY	J-12
13	COMMERCIAL LIBRARY	J-8
113	RUSH LIBRARY	K-12

PIERS AND LAND OWNED BY THE CITY OF PHILADELPHIA
DELAWARE RIVER

114	HOUSE OF CORRECTION PIER	Q 25
115	LARDNER'S POINT PIER	S-20
116	BRIDESBURG RECREATION PIER	V-18
117	GAS WORKS PIER	D-23
118	RECREATION PIER	O-21
119	RECREATION PIER	F-18
120	RECREATION PIER	G-17
121	LUMBER PIER	G-16
122	LUMBER PIER	H-16
123	TRANSATLANTIC PIER	H-16
124	FREIGHT PIER	I-16
125	RECREATION AND FREIGHT PIER	I-15
126	FREIGHT PIER	I-16
127	RECREATION AND FREIGHT PIER	J-15
128	TRANSATLANTIC PIER	K-15
129	FREIGHT PIER	K-15
130	SMALL OPEN PIER	L-15
	SCHUYLKILL RIVER	
131	BULKHEAD 585 FEET LONG	J-9
132	MARSH LANDS FRONTAGE 2526 FT. 407 ACRES	T-5

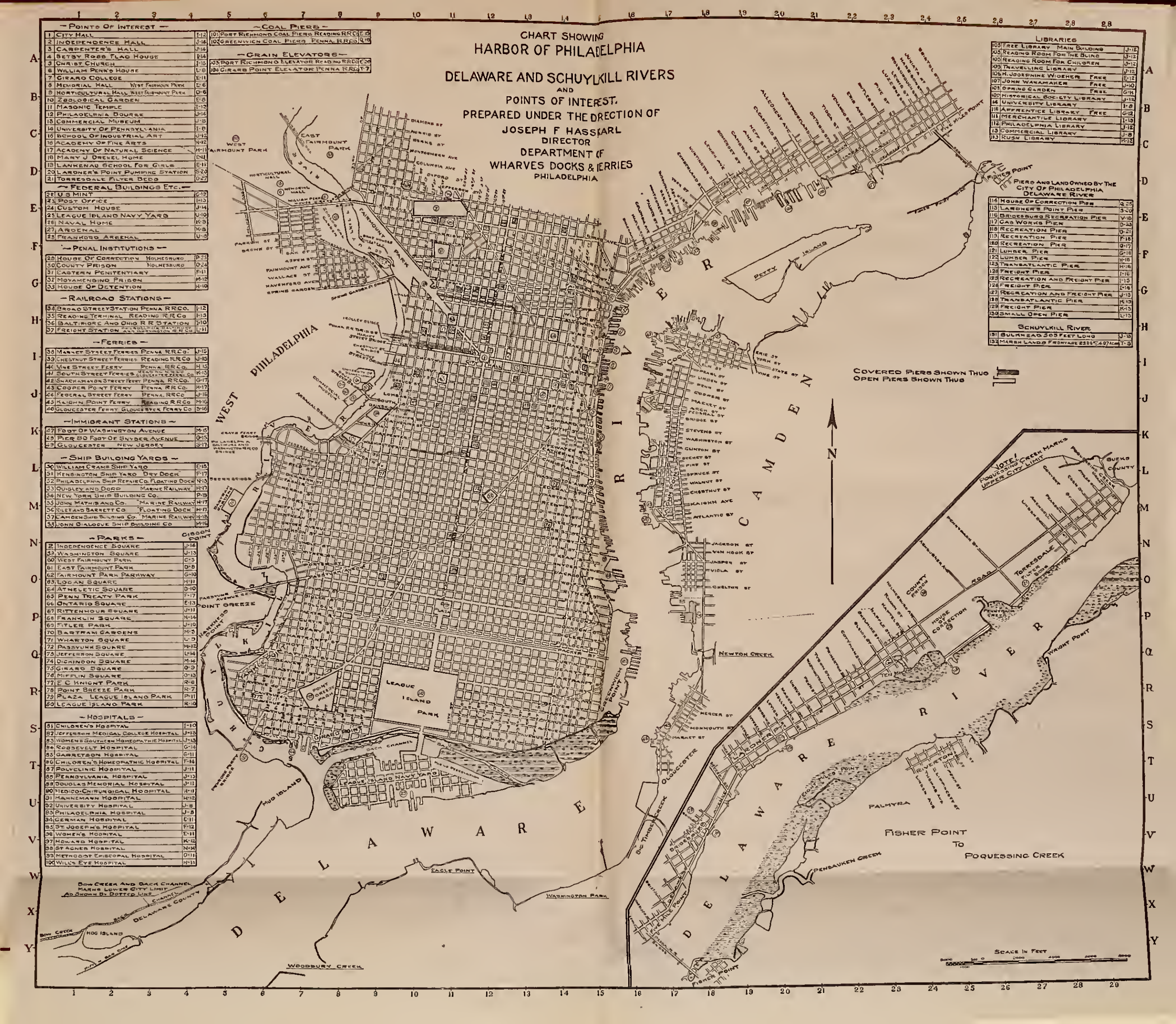


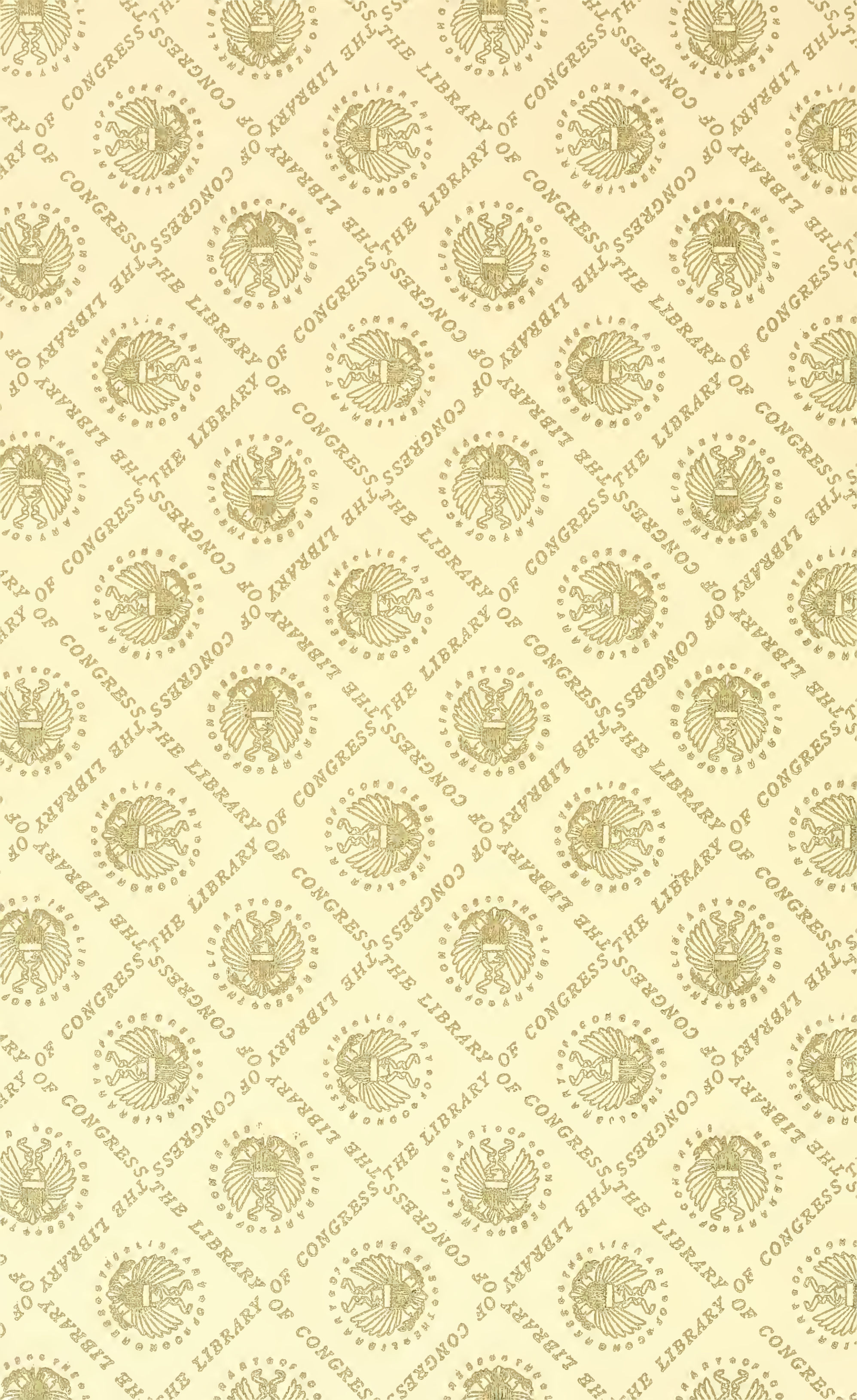
CHART SHOWING
HARBOR OF PHILADELPHIA
DELAWARE AND SCHUYLKILL RIVERS
AND
POINTS OF INTEREST.
PREPARED UNDER THE DIRECTION OF
JOSEPH F HASSKARL
DIRECTOR
DEPARTMENT OF
WHARVES DOCKS & FERRIES
PHILADELPHIA
— POINTS OF INTEREST —
1 CITY HALL I-12
2 INDEPENDENCE HALL J-14
3 CARPENTER'S HALL J-14
4 BETSY ROSS FLAG HOUSE I-14
5 CHRIST CHURCH I-15
6 WILLIAM PENN'S HOUSE L-8
7 GIRARD COLLEGE E-11
8 MEMORIAL HALL WEST FAIRMOUNT PARK E-6
9 HORTICULTURAL HALL WEST FAIRMOUNT PARK D-6
10 ZOOLOGICAL GARDEN E-8
11 MASONIC TEMPLE I-12
12 PHILADELPHIA BOURSE J-14
13 COMMERCIAL MUSEUM U-8
14 UNIVERSITY OF PENNSYLVANIA I-8
15 SCHOOL OF INDUSTRIAL ART J-12
16 ACADEMY OF FINE ARTS H-12
17 ACADEMY OF NATURAL SCIENCE H-11
18 MARY J DREXEL HOME E-11
19 LANKENAU SCHOOL FOR GIRLS E-11
20 LARDNER'S POINT PUMPING STATION S-26
21 TORRESDALE FILTER BEDS O-27
— FEDERAL BUILDINGS ETC. —
22 U S MINT G-12
23 POST OFFICE I-13
24 CUSTOM HOUSE J-14
25 LEAGUE ISLAND NAVY YARD U-10
26 NAVAL HOME K-9
27 ARSENAL K-8
28 FRANKFORD ARSENAL U-18
— PENAL INSTITUTIONS —
29 HOUSE OF CORRECTION HOLMESBURG P-25
30 COUNTY PRISON HOLMESBURG O-24
31 EASTERN PENITENTIARY F-11
32 MOYAMENSING PRISON M-12
33 HOUSE OF DETENTION H-10
— RAILROAD STATIONS —
34 BROAD STREET STATION PENNA R R CO. I-12
35 READING TERMINAL READING R R CO I-13
36 BALTIMORE AND OHIO R R STATION I-10
37 FREIGHT STATION PHILADELPHIA BALTIMORE AND WASHINGTON R R CO L-11
— FERRIES —
38 MARKET STREET FERRIES PENNA R.R.CO. J-15
39 CHESTNUT STREET FERRIES READING R.R.CO J-15
40 VINE STREET FERRY PENNA R.R.CO. H-15
41 SOUTH STREET FERRIES READING R R CO GLOUCESTER FERRY CO K-15
42 SHACKAMAXON STREET FERRY PENNA R.R.CO. G-17
43 COOPER POINT FERRY PENNA R.R.CO. H-17
44 FEDERAL STREET FERRY PENNA. R.R.CO J-16
45 KAIGHN POINT FERRY READING R R CO M-16
46 GLOUCESTER FERRY GLOUCESTER FERRY CO S-16
— IMMIGRANT STATIONS —
47 FOOT OF WASHINGTON AVENUE M-15
48 PIER 80 FOOT OF SNYDER AVENUE O-15
49 GLOUCESTER NEW JERSEY S-17
— SHIP BUILDING YARDS —
50 WILLIAM CRAMP SHIP YARD E-15
51 KENSINGTON SHIP YARD "DRY DOCK" F-17
52 PHILADELPHIA SHIP REPAIR CO. FLOATING DOCK N-13
53 QUIGLEY AND DORP "MARINE RAILWAY" H-17
54 NEW YORK SHIP BUILDING CO. P-18
55 JOHN MATHIS AND CO. "MARINE RAILWAY" H-17
56 RILEY AND BARRETT CO "FLOATING DOCK" H-17
57 CAMDEN SHIP BUILDING CO. "MARINE RAILWAY" H-18
58 JOHN DIALOGUE SHIP BUILDING CO M-16
— PARKS —
2 INDEPENDENCE SQUARE J-14
59 WASHINGTON SQUARE J-13
60 WEST FAIRMOUNT PARK C-5
61 EAST FAIRMOUNT PARK D-8
62 FAIRMOUNT PARK PARKWAY G-10
63 LOGAN SQUARE H-11
64 ATHLETIC SQUARE D-10
65 PENN TREATY PARK F-17
66 ONTARIO SQUARE E-13
67 RITTENHOUSE SQUARE J-11
68 FRANKLIN SQUARE H-14
69 FITLER PARK J-10
70 BARTRAM GARDENS M-5
71 WHARTON SQUARE L-9
72 PASSYUNK SQUARE M-12
73 JEFFERSON SQUARE L-14
74 DICKINSON SQUARE M-14
75 GIRARD SQUARE O-9
76 MIFFLIN SQUARE O-13
77 E C KNIGHT PARK R-6
78 POINT BREEZE PARK R-7
79 PLAZA LEAGUE ISLAND PARK P-11
80 LEAGUE ISLAND PARK R-10
— HOSPITALS —
81 CHILDREN'S HOSPITAL I-10
82 JEFFERSON MEDICAL COLLEGE HOSPITAL J-13
83 WOMENS SOUTHERN HOMEOPATHIC HOSPITAL J-13
84 ROOSEVELT HOSPITAL G-14
85 GARRETSON HOSPITAL G-11
86 CHILDREN'S HOMEOPATHIC HOSPITAL F-14
87 POLYCLINIC HOSPITAL J-11
88 PENNSYLVANIA HOSPITAL J-13
89 DOUGLAS MEMORIAL HOSPITAL J-11
90 MEDICO-CHIRURGICAL HOSPITAL H-11
91 HAHNEMANN HOSPITAL H-12
92 UNIVERSITY HOSPITAL J-8
93 PHILADELPHIA HOSPITAL J-8
94 GERMAN HOSPITAL E-11
95 ST. JOSEPH'S HOSPITAL F-12
96 WOMEN'S HOSPITAL E-11
97 HOWARD HOSPITAL K-12
98 ST AGNES HOSPITAL N-11
99 METHODIST EPISCOPAL HOSPITAL O-11
100 WILLS EYE HOSPITAL H-11
— COAL PIERS —
101 PORT RICHMOND COAL PIERS READING R.R.CO E-19
102 GREENWICH COAL PIERS PENNA. R.R.CO Q-16
— GRAIN ELEVATORS —
103 PORT RICHMOND ELEVATOR READING R.R.CO E-20
104 GIRARD POINT ELEVATOR PENNA R.R.CO T-7
LIBRARIES
105 FREE LIBRARY MAIN BUILDING J-12
105 READING ROOM FOR THE BLIND J-12
105 READING ROOM FOR CHILDREN J-12
105 TRAVELLING LIBRARY J-12
106 H. JOSEPHINE WIDENER FREE E-12
107 JOHN WANAMAKER FREE J-10
108 SPRING GARDEN FREE G-11
109 HISTORICAL SOCIETY LIBRARY J-12
14 UNIVERSITY LIBRARY I-8
110 APPRENTICE LIBRARY FREE G-12
111 MERCHANTILE LIBRARY I-13
112 PHILADELPHIA LIBRARY J-12
13 COMMERCIAL LIBRARY J-8
113 RUSH LIBRARY K-12
PIERS AND LAND OWNED BY THE CITY OF PHILADELPHIA DELAWARE RIVER
114 HOUSE OF CORRECTION PIER Q-25
115 LARDNER'S POINT PIER S-20
116 BRIDESBURG RECREATION PIER V-18
117 GAS WORKS PIER D-23
118 RECREATION PIER D-21
119 RECREATION PIER F-18
120 RECREATION PIER G-17
121 LUMBER PIER G-16
122 LUMBER PIER H-16
123 TRANSATLANTIC PIER H-16
124 FREIGHT PIER I-16
125 RECREATION AND FREIGHT PIER I-15
126 FREIGHT PIER I-16
127 RECREATION AND FREIGHT PIER J-15
128 TRANSATLANTIC PIER K-15
129 FREIGHT PIER K-15
130 SMALL OPEN PIER L-15
SCHUYLKILL RIVER
131 BULKHEAD 305 FEET LONG J-8
132 MARSH LANDS FRONTAGE
COVERED PIERS SHOWN THUS
OPEN PIERS SHOWN THUS
N
WEST PHILADELPHIA
WEST FAIRMOUNT PARK
EAST FAIRMOUNT PARK
FAIRMOUNT PARK
LEAGUE ISLAND PARK
LEAGUE ISLAND NAVY YARD
POINT BREEZE
GIBSON POINT
MUD ISLAND
HOG ISLAND
BOW CREEK
DELAWARE COUNTY
BOW CREEK AND BACK CHANNEL MARKS LOWER CITY LIMIT AS SHOWN BY DOTTED LINE
EAGLE POINT
WASHINGTON PARK
WOODBURY CREEK
DELAWARE RIVER
SCHUYLKILL
CAMDEN
PETTY ISLAND
FISHER POINT
NEWTON CREEK
GREENWICH POINT
GLOUCESTER
BIG TIMBER CREEK
NOTE! POQUESSING CREEK MARKS UPPER CITY LIMIT
BUCKS COUNTY
COUNTY PRISON
HOUSE OF CORRECTION
TORRESDALE FILTER BEDS
PENNYPACK CREEK
WRIGHT POINT
RIVERTON
PALMYRA
PENSAUKEN CREEK
FISHER POINT TO POQUESSING CREEK
SCALE IN FEET












THE LIBRARY OF CONGRESS
WERT
BOOKBINDING
Grantville, Pa
JULY - AUG 1989
We're Quality Bound


LIBRARY OF CONGRESS
0 014 311 896 4